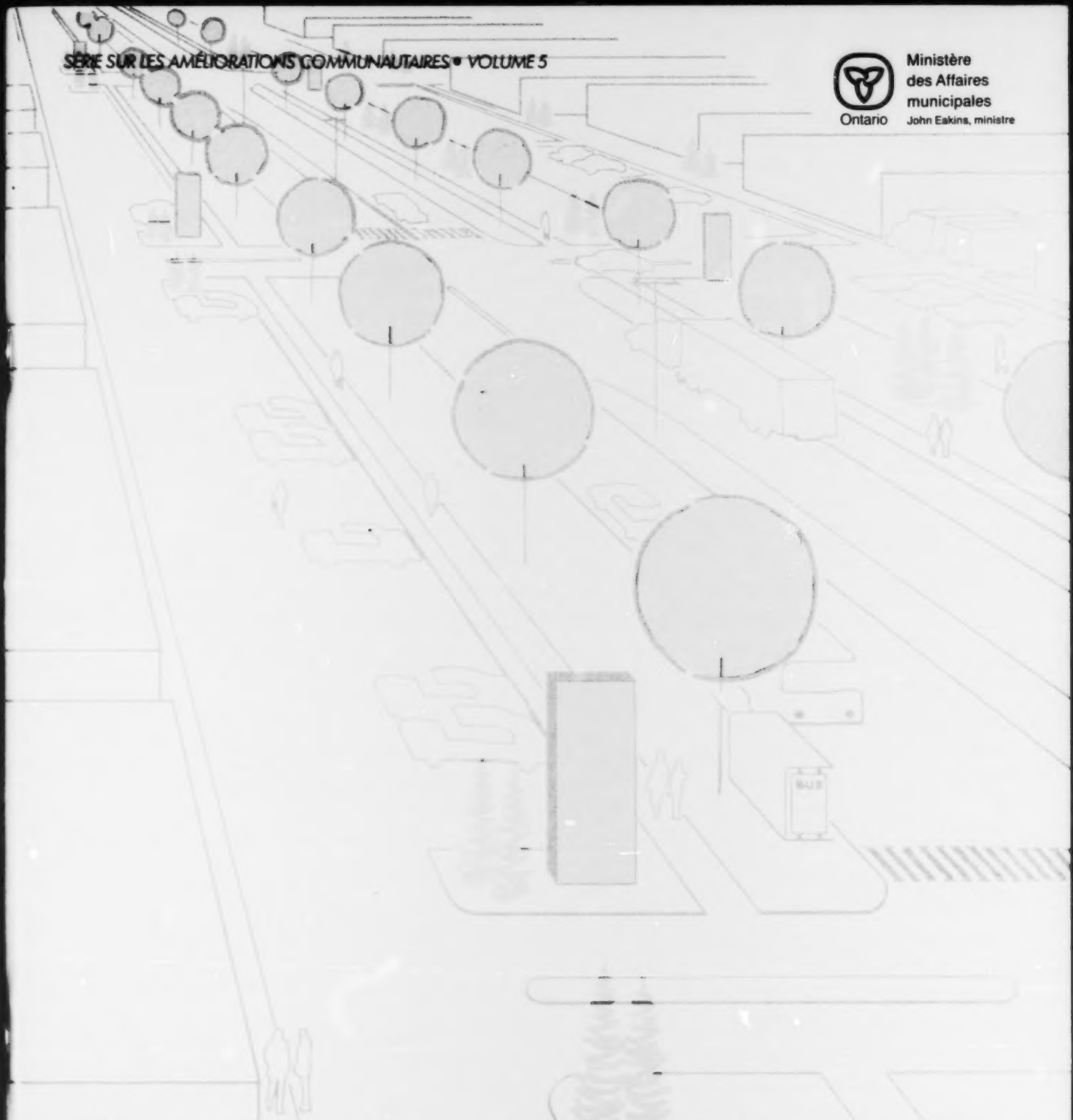
SÉRIE SUR LES AMÉLIORATIONS COMMUNAUTAIRES • VOLUME 5

Ontario
Ministère des Affaires municipales
John Eakins, ministre



Lignes directrices concernant la conception

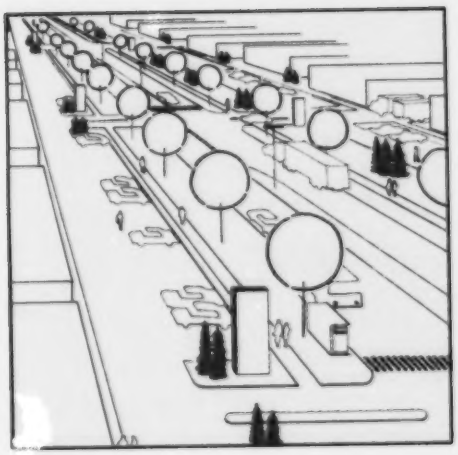
SECTEURS COMMERCIAUX ROUTIERS

88-06087/

RÉNOVAM

Les publications énumérées ci-dessous font partie d'une série continue, conçue pour faciliter la compréhension et la mise en oeuvre des programmes de rénovation, d'amélioration, d'aménagement et de revitalisation économiques (RÉNOVAM) dans les collectivités de l'Ontario.

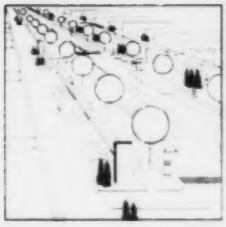
Série sur les améliorations communautaires :
Volume 1. Commercial Area Improvements : Mars 1985
Volume 2. Commercial Facade Improvements : Octobre 1985
Volume 3. Older Industrial Areas : Septembre 1986
Volume 4. Les secteurs riverains urbains : aménagement et exploitation : Avril 1987
Volume 5. Secteurs Commerciaux Routiers : lignes directrices concernant la conception : Avril 1988



Lignes directrices concernant la conception

SECTEURS COMMERCIAUX ROUTIERS

Avril 1988

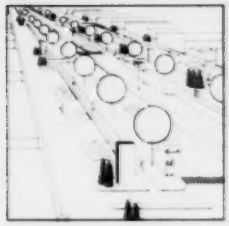


Avant-propos

Les concessionnaires automobiles, les centres commerciaux, les motels et les restauroutes sont caractéristiques des secteurs commerciaux routiers. Chaque localité en compte au moins un dans sa périphérie. D'habitude ils comprennent les nouveaux commerces de détail et, d'un strict point de vue fonctionnel, ils sont bien adaptés aux besoins de leurs utilisateurs. Des problèmes peuvent survenir cependant, là où des augmentations de la circulation causent des embouteillages localisés. Les taux d'accidents peuvent même être à la hausse lorsque les conducteurs n'arrivent pas à distinguer les aires d'entrée des points de vente, ou lorsque des enseignes dominent la ligne des toits et désorientent les conducteurs.

L'intérêt voué à l'essor économique a incité les dirigeants municipaux en Ontario à s'intéresser à d'autres secteurs de leur localité en dehors des quartiers plus anciens. L'on étudie maintenant les possibilités de tous les secteurs pour évaluer l'intérêt global qu'ils présentent pour les nouvelles entreprises industrielles, le tourisme et d'autres initiatives locales. Comme les secteurs commerciaux routiers (SCR) (Highway commercial areas, HCAs) créent souvent la première impression d'une localité pour la plupart des gens (investisseurs et visiteurs), leur apparence et leur santé économique continue sont cruciales. La nouveauté des SCR, de même que leur étendue et leur complexité ont fait que peu de localités ont abordé, ou même identifié les problèmes possibles.

L'objet de ce manuel est de fournir aux urbanistes et aux autres intéressés un ouvrage de référence qui aidera à l'évaluation, à l'aménagement et à l'organisation des secteurs commerciaux routiers. Le manuel est divisé en trois parties principales. Le chapitre d'introduction fournit des données de base sur les SCR. Le deuxième chapitre, sur la conception, identifie les principaux sujets d'intérêt reliés à ces secteurs et donne des lignes directrices générales concernant la conception. Enfin, le manuel renferme un chapitre sur la planification du changement. On y met l'accent sur l'aménagement des secteurs commerciaux routiers dans l'ensemble : mise au point d'un plan et utilisation la plus avantageuse possible des outils d'aménagement disponibles.



Sommaire

Avant-propos

Introduction ____ 1

Lignes directrices concernant la conception ____ 3

- Voie publique ____ 4
- Carrefours importants ____ 9
- Stationnement ____ 12
- Bâtiments ____ 17
- Circulation routière ____ 22
- Circulation piétonnière ____ 26
- Terrains vagues ____ 29
- Enseignes ____ 30

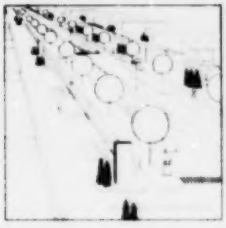
Planification des secteurs commerciaux routiers ____ 35

- Décision d'entreprendre l'étude ____ 37
- Délimitation du secteur ____ 37
- Établissement des buts ____ 38
- Identification des possibilités et des contraintes ____ 38
- Établissement des objectifs ____ 40
- Préparation du projet de conception ____ 40
- Plan de conception final ____ 41
- Programme de travail ____ 42
- – Échelonnement ____ 42
- – Sources de financement ____ 42
- – Politique municipale ____ 42

Zones de mise en valeur commerciale ____ 47

Bibliographie ____ 48

Remerciements ____ 49



Introduction

Situés à l'origine aux approches de la localité, ils sont rapidement devenus l'endroit où on pouvait établir toutes les activités commerciales qui ne cadraient pas physiquement avec la structure commerciale en place. Les SCR allaient devenir strictement fonctionnels et desservir non seulement le quartier et les commerces adjacents mais aussi la localité dans son ensemble. On a prêté peu d'attention à la conception ou à l'impact visuel que ces secteurs auraient sur les gens qui entrent dans la localité pour la première fois, ni aux effets éventuels qu'aurait un vaste SCR.

La plupart des secteurs commerciaux routiers (SCR) sont économiquement viables et se distinguent du centre-ville. Mis en valeur pour la première fois dans les années cinquante, ils sont dominés par des utilisations reliées à l'automobile comme les concessionnaires automobiles, les restauroutes et les stations-service.

Caractéristiques des secteurs commerciaux routiers

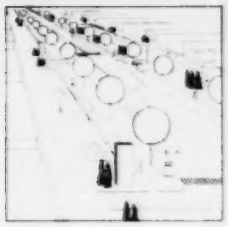
Les SCR se définissent par diverses combinaisons des caractéristiques suivantes :

- Chaussées larges avec des bâtiments situés bien en recul de la route – les voies publiques de 30,5 m (100 pi) n'y sont pas rares.
- Limites de vitesse variant entre 50 et 60 km/h.
- Grand nombre de concessionnaires comme McDonald ou Speedy Muffler King.
- Grandes étendues de stationnement à découvert.
- Bâtiments individuels qui n'ont pas de rapports entre eux et qui sont souvent séparés des bâtiments voisins par de grandes distances.
- Centres commerciaux qui font face en direction contraire de la chaussée.
- Surabondance d'enseignes suspendues et d'enseignes amovibles.
- Peu ou pas de verdure ou d'aménagements pour les piétons.
- Fils aériens et éclairage de type routier.

On retrouve dans toutes les localités des problèmes communs associés aux SRC. Ceux-ci peuvent être divisés en deux grandes catégories : fonctionnels et visuels.

Les principaux problèmes fonctionnels se rapportent à l'automobile : sécurité, embouteillage aux heures de pointe, embranchements inadéquats, signalisation déficiente, aires d'accès aux commerces mal indiquées, conflits avec la circulation piétonnière.

Les problèmes d'ordre visuel se rapportent à l'identité, à l'image et à la cohésion. Ces couloirs sont souvent indifférenciables d'une localité à l'autre; l'image qu'ils projettent ne cadre pas avec le milieu naturel ou le style architectural du reste de la localité. Enfin, le grand nombre d'enseignes peut confondre et désorienter le conducteur, causant des virages dangereux et des accidents.



Lignes directrices concernant la conception

Les lignes directrices qui suivent illustrent, sous forme générique, les moyens dont peut disposer une localité pour analyser et planifier l'avenir de ses secteurs commerciaux routiers.

Tout d'abord, elles considèrent l'aménagement routier total et passent ensuite à l'examen d'éléments spécifiques.

- Voie publique
- Carrefours importants
- Stationnement
- Bâtiments
- Circulation routière
- Circulation piétonnière
- Terrains vagues
- Enseignes.

Chaque élément est examiné selon deux perspectives. L'une décrit les sujets à aborder; l'autre renferme une explication écrite et graphique sur la façon de résoudre les problèmes.

Chaque localité a ses propres besoins individuels. Par conséquent, il se peut que les municipalités veuillent modifier et/ou appliquer les lignes directrices qui suivent pour mieux les adapter aux conditions locales. Ceci doit se faire non seulement en consultation avec les gens d'affaires locaux mais aussi avec d'autres organismes responsables de la voirie, particulièrement en ce qui a trait à la sécurité (par ex., le ministère des Transports, le comté).

La préparation de lignes directrices concernant la conception n'est qu'une partie d'un processus d'aménagement beaucoup plus large qui doit être mis en place de façon à rendre possible leur application. Le dernier chapitre de ce manuel présente une vue d'ensemble de la façon dont le processus d'aménagement peut évoluer et décrit les outils d'aménagement, en plus des lignes directrices, qu'une municipalité peut utiliser pour mettre en oeuvre l'organisation de ces secteurs.

Les lignes directrices concernant la conception des SCR aideront à créer un environnement routier plus cohérent, plus agréable et plus sécuritaire. Elles donneront une direction pour la préparation d'applications de mise en valeur, ce qui évitera aux promoteurs de construction une grande partie du travail de conjecture. Les lignes directrices aideront aussi les commerces qui envisagent la possibilité d'améliorer l'aménagement paysager, la signalisation et les bâtiments.

Voie publique

problèmes

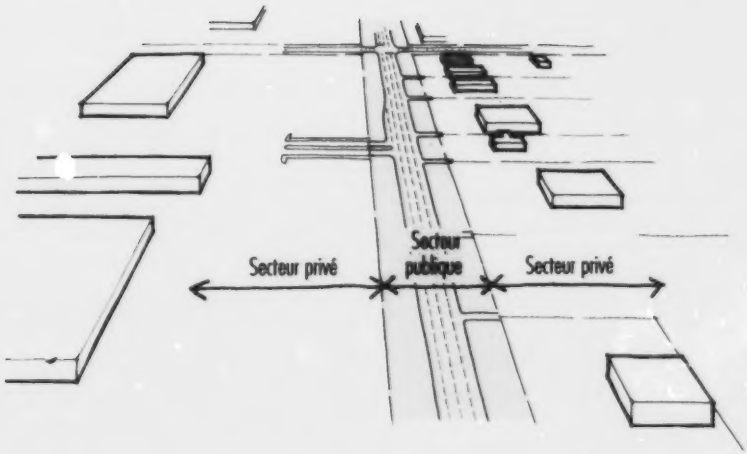
- Les SCR s'étendent habituellement sur plusieurs coins de rue et on n'y retrouve pas de bâtiment ni d'ensemble de bâtiments qui créeraient un centre d'activité ou d'attraction visuelle. Les larges chaussées, combinées aux profondes marges de recul et aux larges cours latérales, limitent la continuité visuelle que les façades des bâtiments devraient fournir. En outre, la forme étirée de l'ensemble et les divers styles de bâtiments qu'on y trouve ne réflètent habituellement pas le cachet architectural ou les matériaux de construction des ensembles commerciaux situés ailleurs dans la localité.

- Lignes suspendues (lignes électriques, lignes téléphoniques, télévision par câble). Ces lignes contribuent à l'aspect encombré des SCR. Dans bien des cas, ceci cause une diminution de visibilité de la signalisation existante.

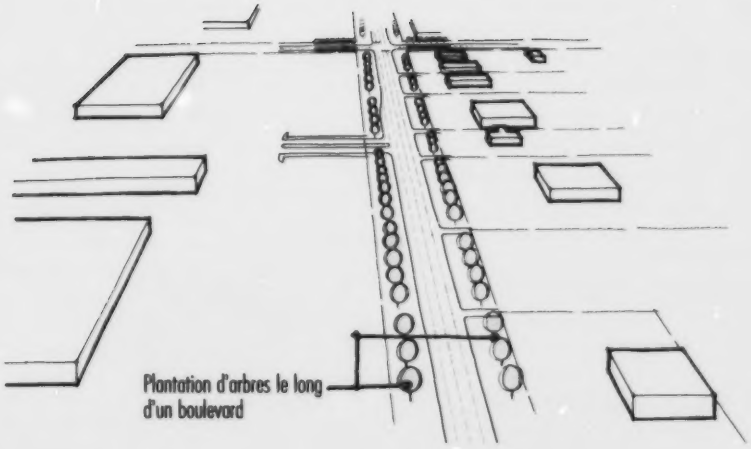
- La voie publique ne fait en général pas l'objet d'un aménagement paysager. Rien n'est entrepris pour mettre en valeur l'aménagement routier pendant l'hiver.

lignes directrices

- Déménager toutes les installations privées des voies publiques et définir clairement les limites des secteurs publics à l'aide de clôtures, de haies, etc.

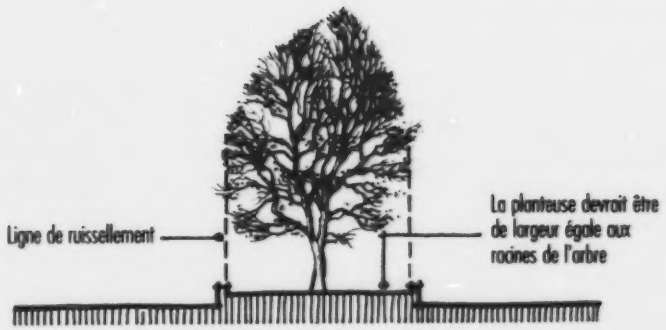


- Afin de rehausser l'image du couloir routier, l'on pourrait aménager les voies publics d'arbres, d'arbustes et d'autres objets de vie végétale. Les municipalités devront préparer des plans visant à faciliter la mise en application des aménagements paysagers et le traitement des secteurs dont les voies publiques ne sont pas suffisamment larges pour permettre un aménagement paysager. Les améliorations apportées à la voie publique ne devraient pas se faire sans consulter d'autres organismes qui peuvent être responsables de l'entretien et de la sécurité de la route en question. Il est probable que la participation du ministère des Transports soit nécessaire dans la vaste majorité de ces cas.

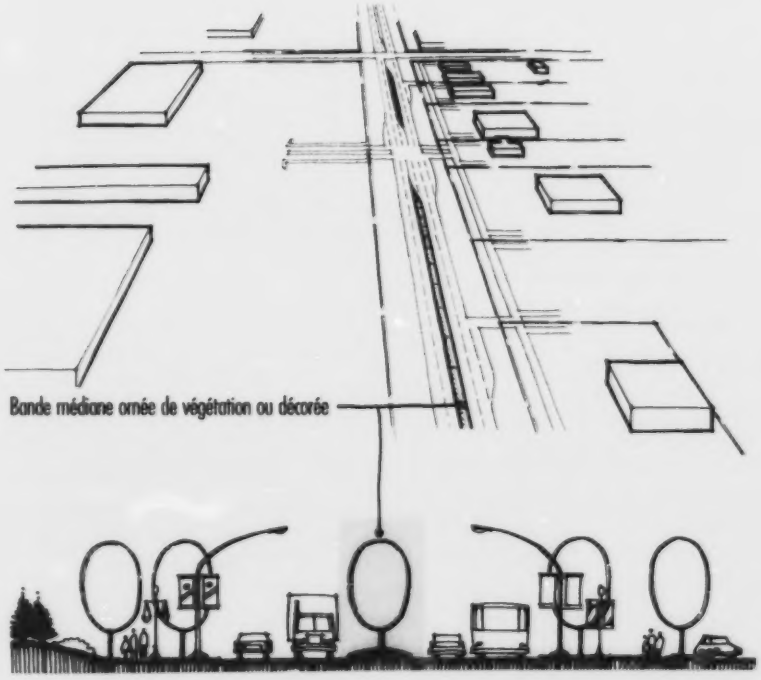


- Les plantes devraient exiger peu d'entretien et être à l'épreuve du sel. Les conifères ont l'avantage d'être d'aspect attrayant et d'ajouter une touche de couleur à longueur d'année. Ils devraient cependant être plantés loin des zones exposées au sel.

- Les arbres de bonne qualité devraient être préservés et on devrait leur prêter un soin particulier pendant et après la construction pour assurer leur survie. On devrait éviter les changements de dimensions radicales : les planteuses devraient convenir à la dimension des arbres à conserver pour éviter d'endommager les racines.



- Une bande médiane ornée de végétation ou décorée peut également rehausser l'intérêt d'un SCR dont la voie publique est très large en réduisant la perspective de la largeur de la route et en indiquant aux automobilistes qu'ils entrent dans un secteur spécial. Dans certains cas des barrières médianes peuvent être nécessaires pour diminuer le nombre d'accidents routiers. Le département local de la voirie ou le ministère des Transports fournira de précieux renseignements sur les taux d'accidents et sur les aspects techniques de la réalisation de ce type d'amélioration.

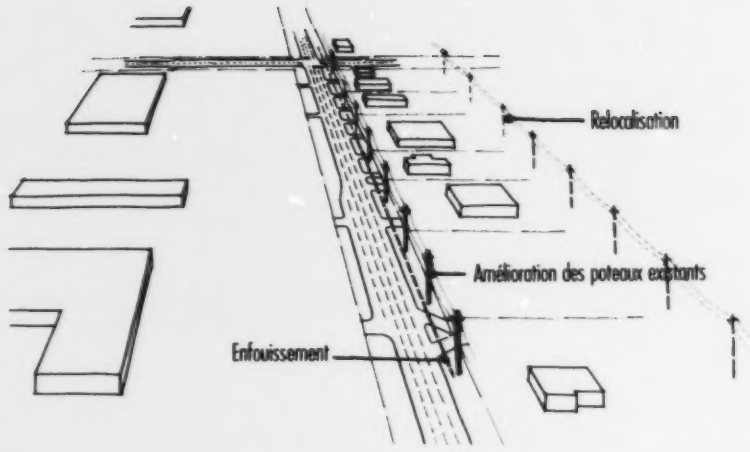


- Les améliorations apportées à l'aménagement routier ne peuvent être couronnées de succès si l'on n'aborde pas la question des câbles suspendus. Les mérites et les coûts relatifs de l'enfouissement, de la relocalisation ou de l'amélioration des lignes devraient être analysés par la municipalité de concert avec les organismes publics compétents (office de la voirie, ministère des Transports, services publics, Bell Canada, etc.).

- Là où la relocalisation et l'enfouissement des lignes suspendues ne sont pas possibles, des poteaux d'acier ou de béton peuvent être utilisés. Leur coût est supérieur de 50% ou plus à celui des poteaux de bois mais ils sont plus attrayants et leur structure est plus rigide.

- Une autre façon d'améliorer l'aspect des lignes suspendues est d'accroître l'espacement entre les poteaux et d'éviter que les lignes ne traversent la rue. Toutefois, cette dernière solution peut exiger qu'on fasse passer des lignes souterraines des deux côtés de la rue.

- Des aménagements attrayants (bancs, publics, abribus, poubelles, etc.) devraient être situés en des points stratégiques, aux arrêts d'autobus et dans les lieux où l'activité piétonnière doit être favorisée.



Les bandes médianes peuvent comporter des drapeaux, des espaces aménagés et de l'éclairage.
Ville de Scarborough.

Améliorations à un boulevard.
Ville de Scarborough.

Poteaux électriques en béton.
Ville de Pickering.

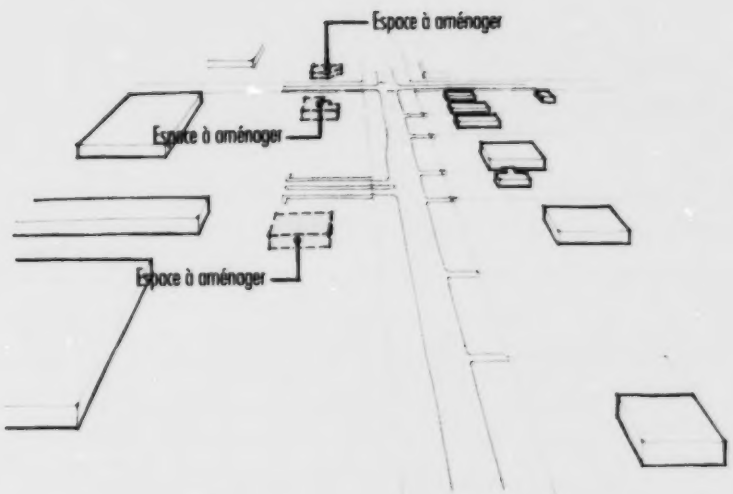
Carrefours importants

problèmes

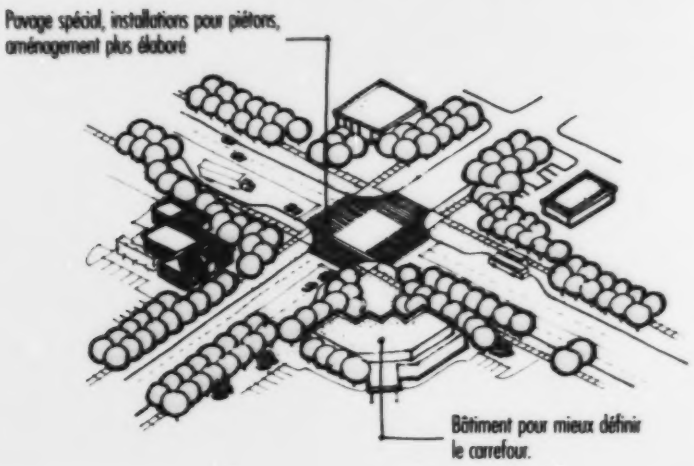
☐ Les stations-service et les parcs de stationnement ont tendance à dominer les carrefours importants. Les avantages de ces emplacements au niveau de la visibilité, pour d'autres utilisations, ne sont en général pas exploités.

lignes directrices

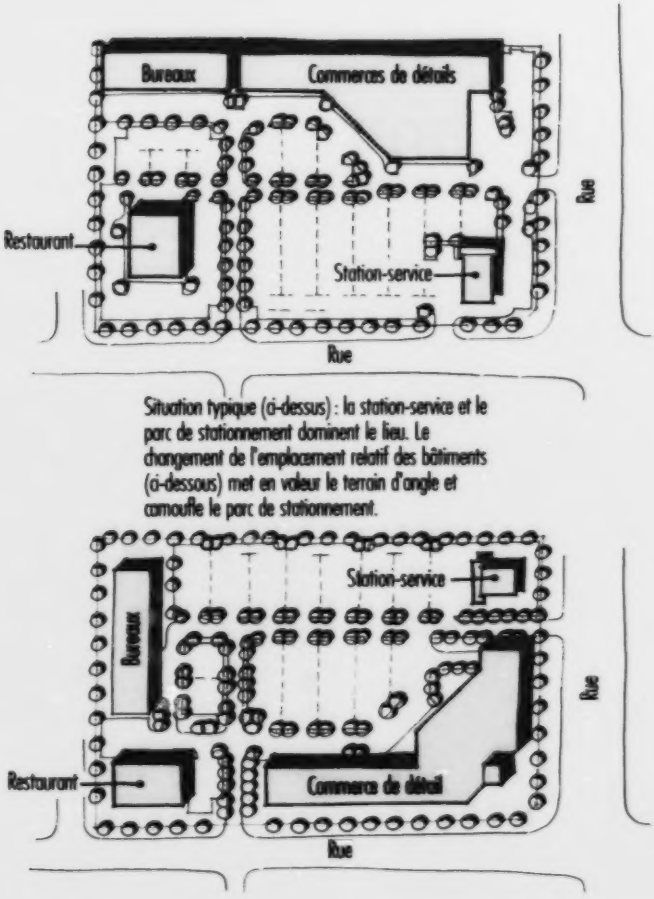
■ Les carrefours importants et les autres lieux bien en vue, comme les hauteurs, devraient devenir des points stratégiques et être les points de mire des SCR. Le regroupement et le positionnement des bâtiments devraient être appropriés à la haute visibilité et à l'activité intense dont jouissent ces emplacements de choix.

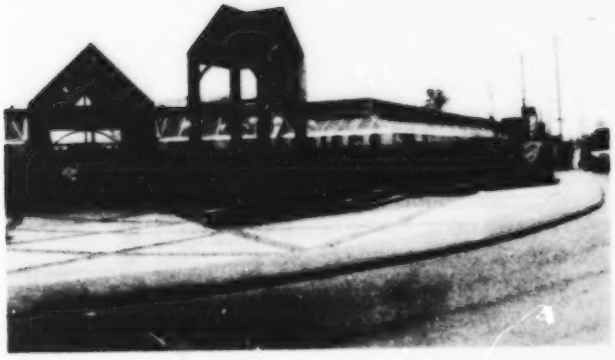


- L'aménagement paysager et le traitement de la chaussée devraient mettre en valeur l'emplacement. Si on exploite un « thème, » les points stratégiques conviennent parfaitement à sa mise en valeur.



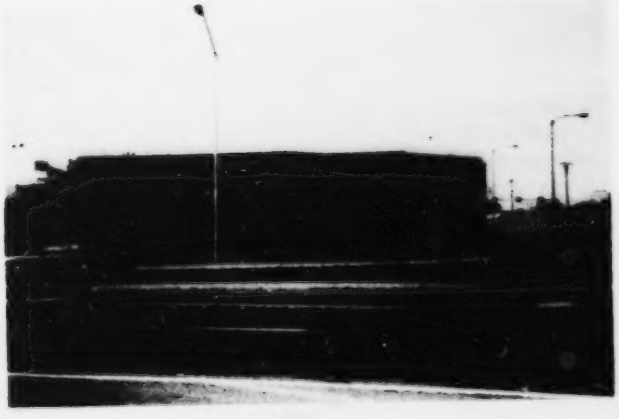
- Les terrains d'angle conviennent aux utilisations où les bâtiments, et non les automobiles, dominent l'activité du lieu (par ex. magasins, bureaux, ou banques). On devrait donc éviter d'installer des parcs de stationnement et des stations-service aux abords des carrefours importants.
- Les marges de recul devraient être suffisamment grandes pour permettre l'aménagement paysager, l'installation d'aménagements pour piétons et l'installation d'autres caractéristiques intéressantes.





Des marges de recul réduites, une architecture intéressante et pavage spécial améliorent l'apparence des carrefours importants.
Ville de Mississauga.

Aménagement d'un terrain d'angle.
Ville de Mississauga.

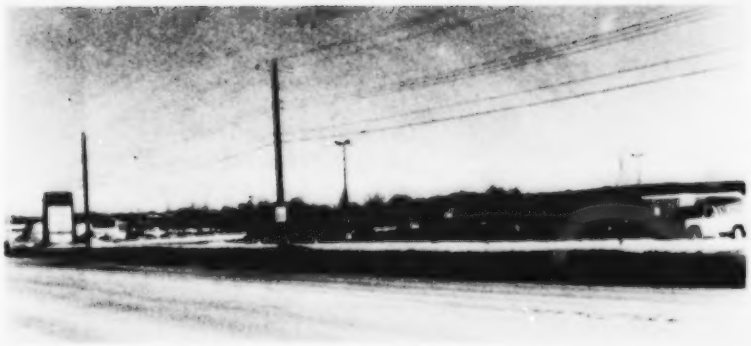


Des marges de recul réduites et l'aménagement paysager améliorent l'apparence des carrefours importants.
Ville d'Ottawa.

Stationnement

issues

- Les aires de stationnement à l'écart de la route se caractérisent souvent par de grands espaces ininterrompus entre les bâtiments et la rue. On fournit rarement de l'espace de stationnement des côtés latéraux ou arrière des bâtiments.

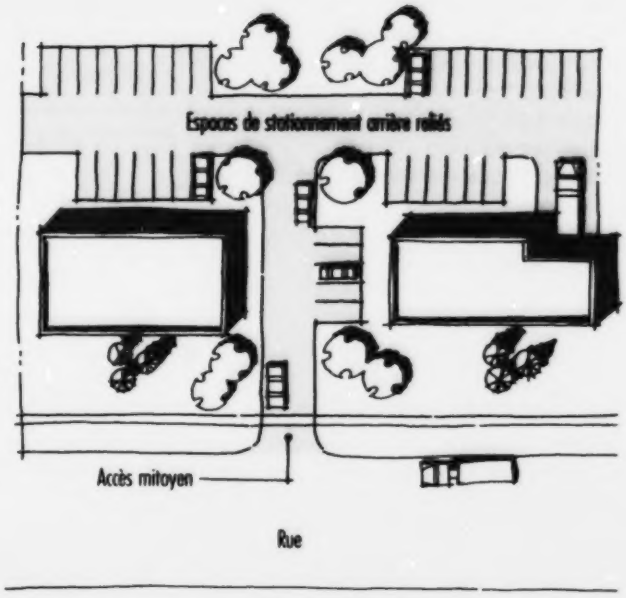


- Souvent on ne prévoit pas d'espace pour les parties en saillie des véhicules.
- Les parcs de stationnement sont visibles depuis la chaussée ou le trottoir et empiètent souvent sur les voies publiques.
- Les zones d'entrée et de sortie pourraient être mal définies.

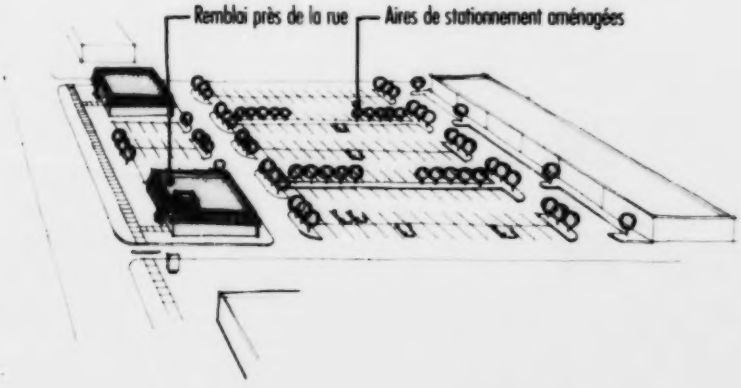
- Les parcs de stationnement ne sont pas toujours pavés ce qui rend la maîtrise du véhicule difficile et ce qui fait que la route se couvre de boue.

lignes directrices

- Lorsque cela est possible, on devrait encourager le stationnement sur le côté ou à l'arrière des bâtiments, plutôt qu'à l'avant. Les aires de stationnement situées en ces endroits devraient être bien indiquées depuis la rue. On devrait éviter les situations où toute l'aire libre à l'avant, parfois jusqu'au trottoir, sert de stationnement. Les débarcadères devraient être confinés à l'arrière.



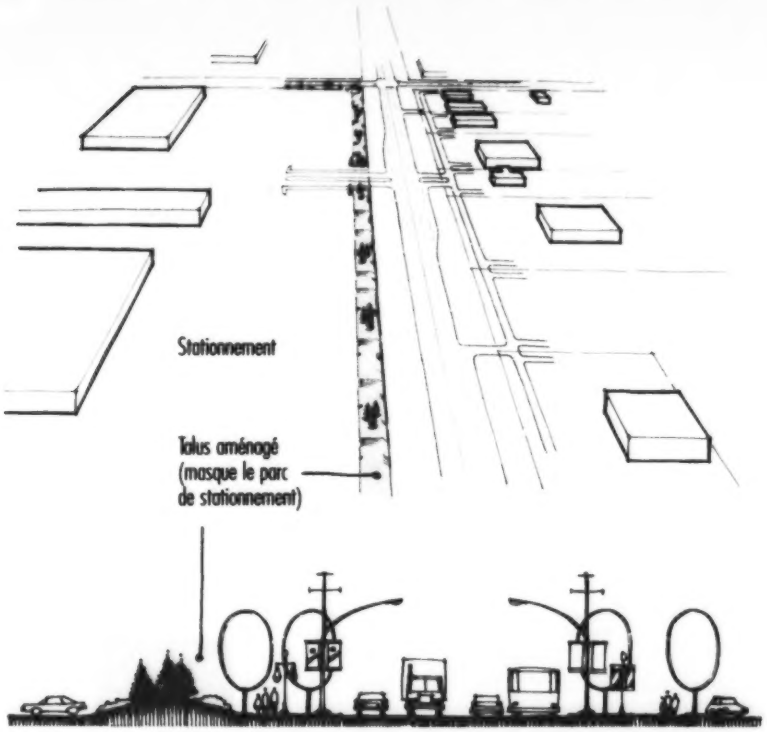
- On devrait établir des exigences minimales pour l'aménagement paysager des nouveaux projets. L'aménagement paysager peut être utilisé pour définir des aires d'accès et pour créer un milieu chaleureux et intime. Un minimum de 10% de l'aire du secteur commercial devrait être aménagé.



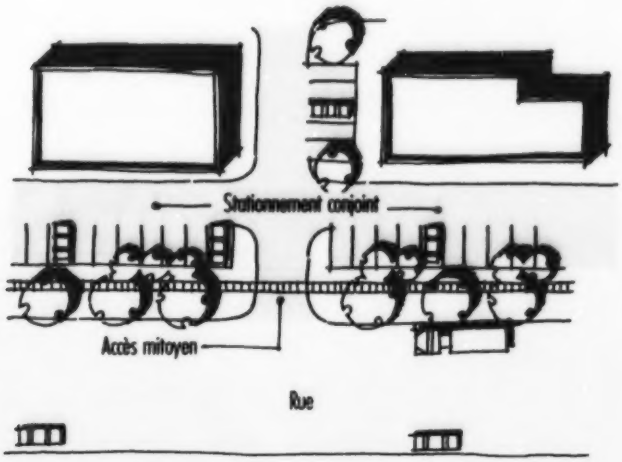
- Les grands parcs de stationnement devraient être divisés en sections plus petites par l'aménagement et ils peuvent être également séparés de la rue par des bâtiments.

- L'impact visuel des aires de stationnement, depuis la rue, devrait être atténué par l'utilisation judicieuse d'un talus et de plantes. Les facteurs de sécurité comme l'emplacement de l'aire d'entrée et la bonne visibilité des conducteurs doivent être respectés lorsqu'on aménage un espace vert.

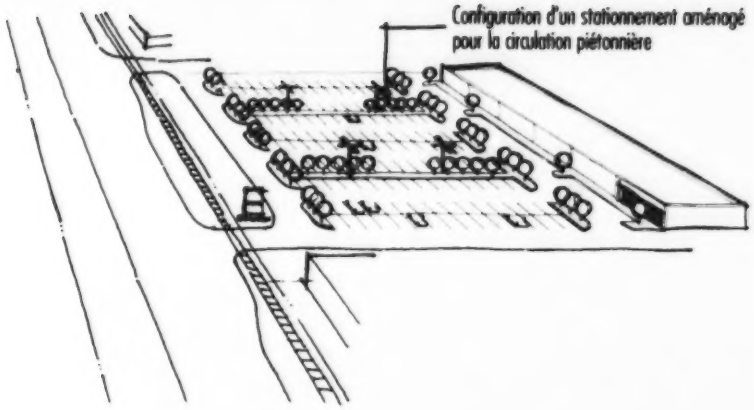
- Pour un nouveau projet, on devrait exiger l'aménagement d'espaces verts sur le côté longeant la voie publique. Une zone tampon de 6 m au minimum devrait être obligatoire le long des rues et des autoroutes. La municipalité devrait établir des normes concernant les méthodes de plantation appropriées.



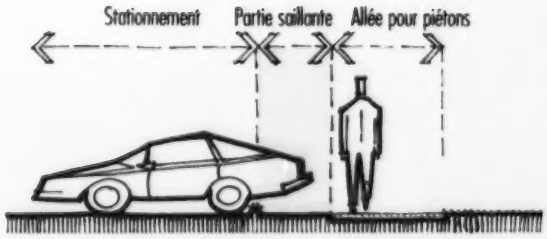
- On devrait encourager la construction d'aires de stationnement conjointes pour réduire le nombre de virages par les voitures qui quittent la route ou s'y engagent.



- Les plans de parc de stationnement devraient favoriser la sécurité de la circulation piétonnière en fournissant des passages pour piétons distincts des voies de circulation automobile. Les voies piétonnières devraient être parallèles aux couloirs de circulation et les traverser le moins possible.



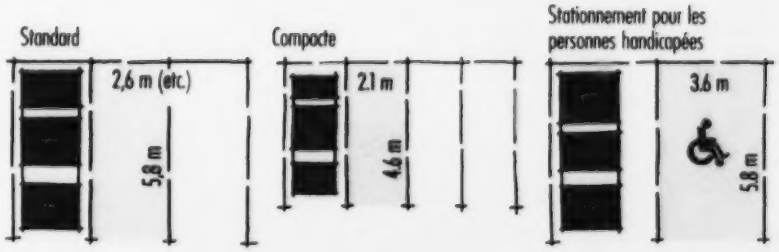
- Les parcs de stationnement adjacents aux allées pour piétons devraient avoir au moins 0,5 m de plus long pour laisser de l'espace pour les parties saillantes des automobiles.



- Les normes pour les aires de stationnement devraient refléter les exigences d'espace moindres des voitures compactes afin de réduire les exigences d'espace générales.

- On devrait fournir des espaces de stationnement à des emplacements pratiques pour les handicapés.

- Les aires de stationnement devraient avoir un revêtement dur et être ceinturées d'une bordure de trottoir.



Parc de stationnement comprenant de grands arbres.
Détroit, Michigan.

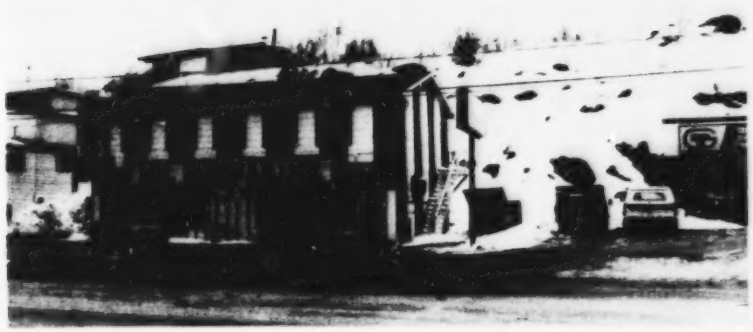
Espaces de stationnement bien délimités.
Ville de Windsor.

Parc de stationnement dont la vue est masquée par un talus et des plantes.
Ville de Scarborough.

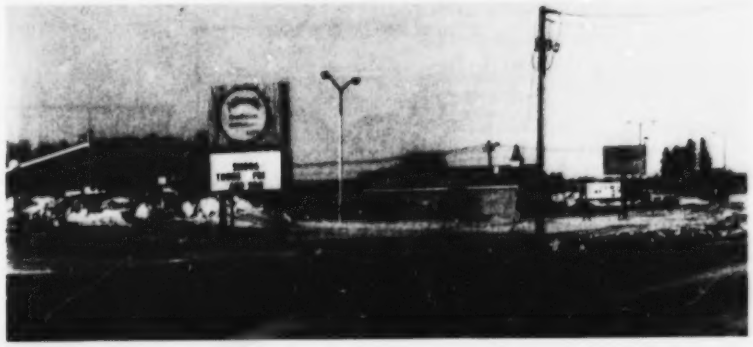
Bâtiments

problèmes

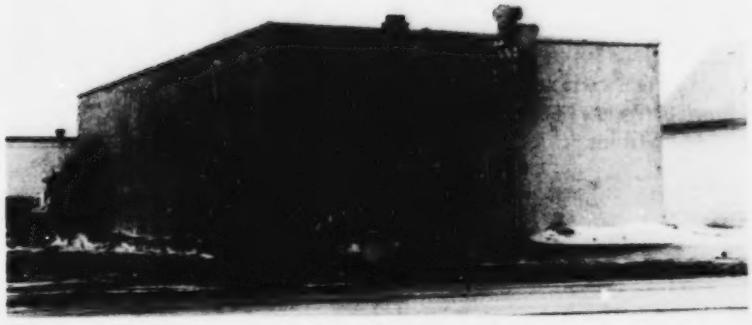
- Les bâtiments des SCR sont habituellement « très fonctionnels. » Les matériaux dont ils sont construits et leur conception n'ont que très peu de rapport avec le caractère particulier de la localité ou des bâtiments voisins du couloir routier. L'image de l'entreprise est habituellement plus importante pour le propriétaire que le caractère régional. Les structures mettent l'accent sur l'aspect fonctionnel et la visibilité du produit.



- Les grandes marges de recul ajoutent à l'impression de largeur et à la mauvaise délimitation du couloir commercial.

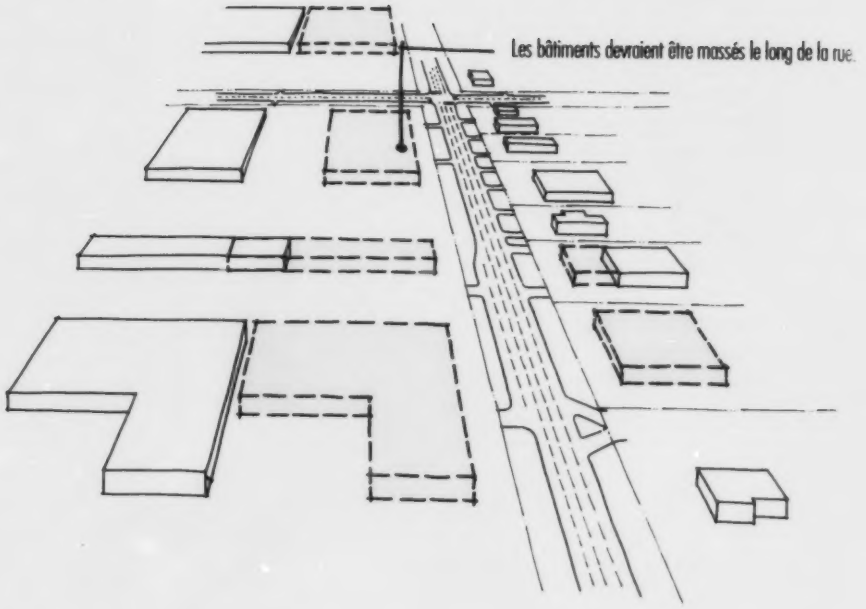


- Les différences dans les marges de recul ont aussi pour effet d'exposer les murs latéraux non finis des bâtiments.



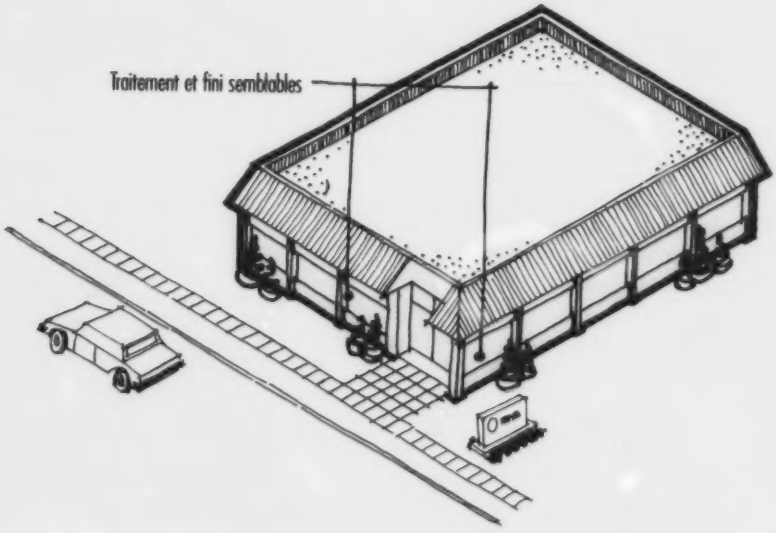
lignes directrices

- Les bâtiments devraient être utilisés pour délimiter le couloir routier. Des marges de recul uniformes et réduites pourraient créer une impression plus chaleureuse et réduire la largeur apparente de la chaussée. Toutefois, dans les cas où l'ensemble commercial est situé sur une route importante, les marges de recul minimum établies par le ministère des Transports devraient être respectées.

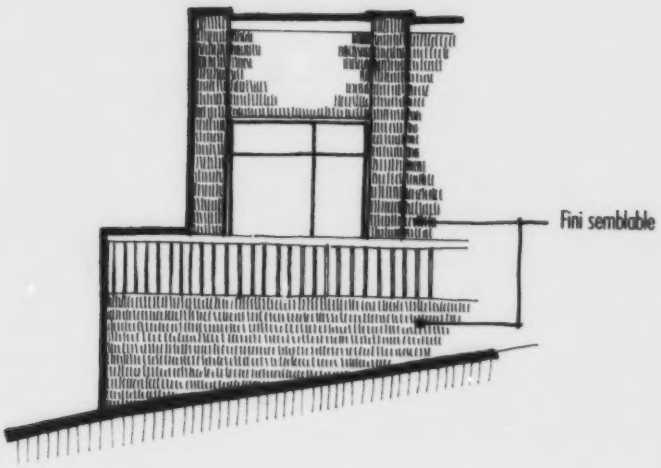


- Le style des bâtiments devrait s'efforcer de respecter et de rehausser la saveur locale plutôt que de mettre l'accent sur l'image de l'entreprise. Ceci est particulièrement important lorsque des secteurs résidentiels côtoient les secteurs commerciaux routiers.

- On devrait éviter d'exposer de larges sections de murs aveugles. L'égalité des marges de recul pourrait atténuer ce problème. De plus, tous les côtés visibles d'un édifice devraient avoir un traitement et une finition semblables.

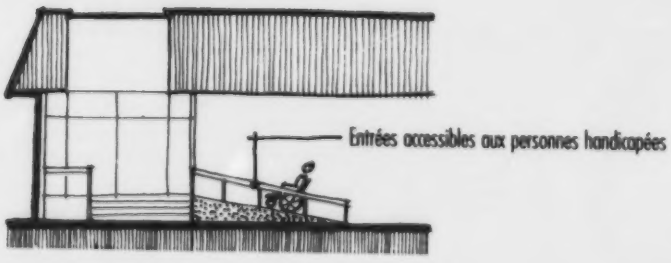


- Les finis des murs de rétention devraient être compatibles avec ceux des bâtiments avoisinants.

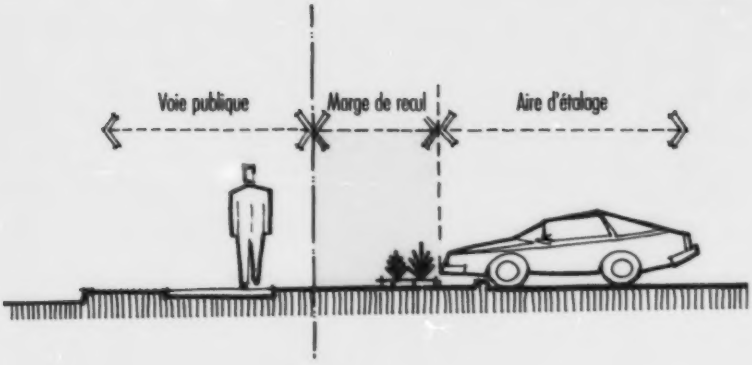


- L'on devrait minimiser l'écartement entre les bâtiments et là où ces écartements sont importants on devrait s'efforcer de les masquer par l'aménagement paysager.

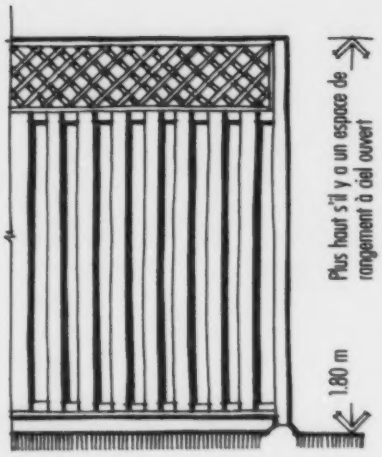
- Les entrées des bâtiments devraient être bien délimitées et accessibles aux piétons et aux handicapés.



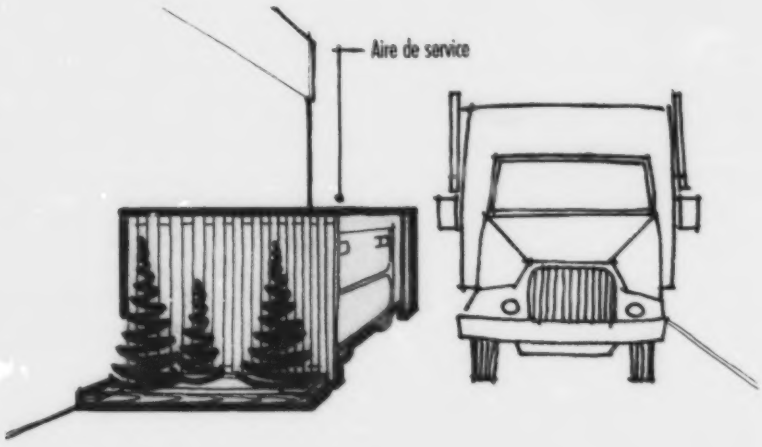
- Les aires d'étalage extérieures (concessionnaires automobiles, par exemple) devraient respecter les règlements sur la marge de recul. Les municipalités, par l'adoption d'un accord sur l'aménagement, devraient limiter l'espace total de devanture réservé à l'étalage des marchandises.



- Lorsque l'arrière des installations commerciales fait face à un secteur résidentiel, on devrait installer des talus, des clôtures ou des espaces aménagés.
- Les clôtures doivent être de construction solide, d'entretien facile, et compatibles avec les bâtiments adjacents au niveau de la couleur et des matériaux. Les lignes directrices pour la construction de clôtures, leur hauteur, leur emplacement, leur sécurité et leur conception devraient pourraient être préparées par la municipalité. Le long des lignes de démarcation avec les autres installations on devrait installer des clôtures d'une hauteur de 1,8 m. S'il y a un espace de rangement à découvert, la hauteur de la clôture devrait être de 2 m.



- Les aires de service devraient être camouflées.



La conception de bâtiments commerciaux peut être compatible avec les zones résidentielles avoisinantes. Ville de Kanata.

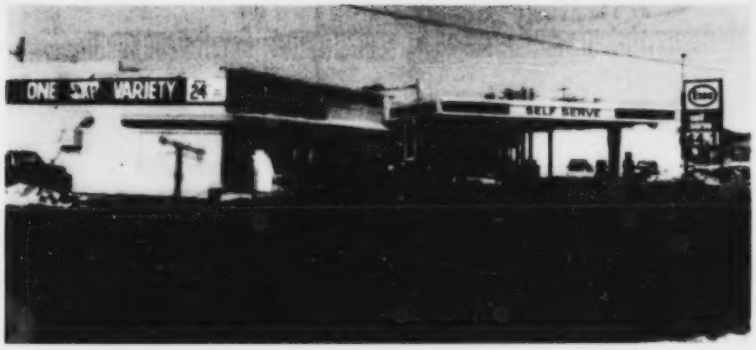
Développement commercial camouflé des zones résidentielles. Ville d'Ottawa.

Aire de service masquée et aménagée. Ville d'Ottawa.

Circulation routière

problèmes

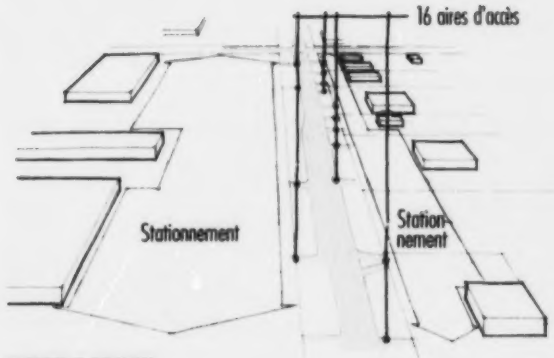
- De nombreuses allées mal délimitées sèment la confusion parmi les automobilistes et font augmenter le nombre de virages ainsi que les possibilités d'accidents.



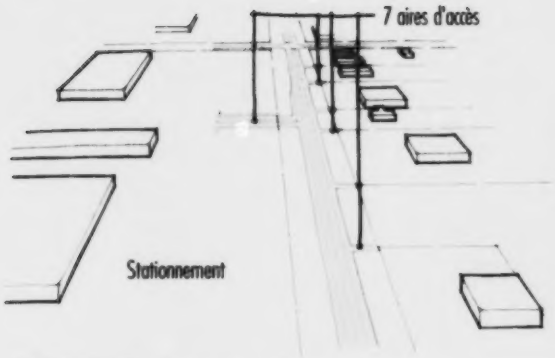
- Les aires d'accès mal délimitées rendent difficile la détermination du droit de propriété et de la responsabilité pour la voie publique.

lignes directrices

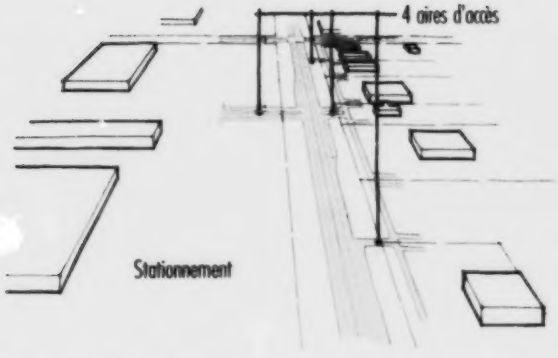
- La municipalité devrait encourager le partage des allées dans les projets existants et limiter le nombre d'allées pour les nouveaux projets.



CONDITIONS TYPIQUES



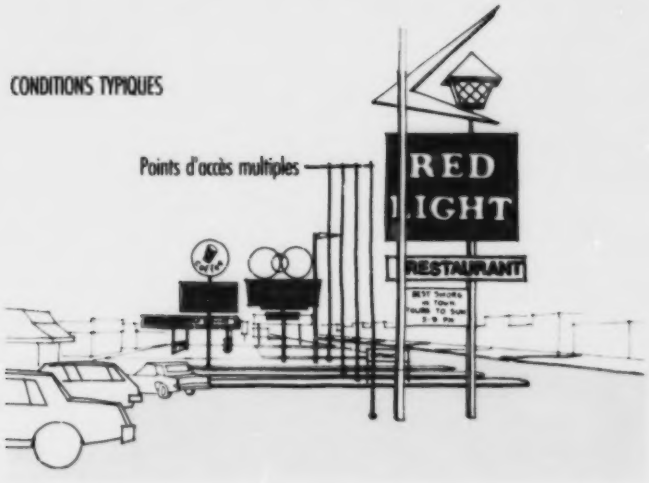
ALLÉES CONJOINTES : Entrées/sorties mitoyennes



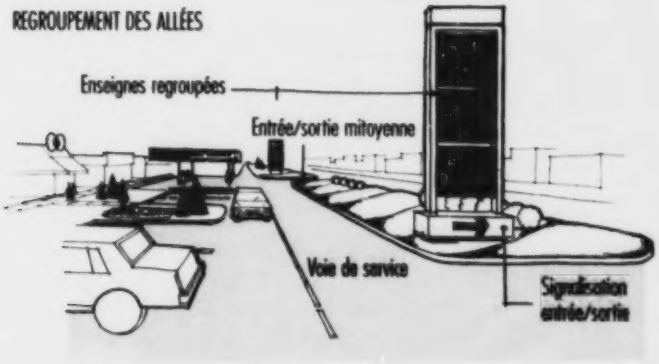
ALLÉES CONJOINTES – Voie de service, entrée/sortie mitoyenne

- La séparation entre les allées d'accès devrait être règlementée pour minimiser le nombre de points conflictuels.
- Les allées devraient être très visibles, ceinturées de bordures de trottoir et avoir une signalisation adéquate.

CONDITIONS TYPIQUES

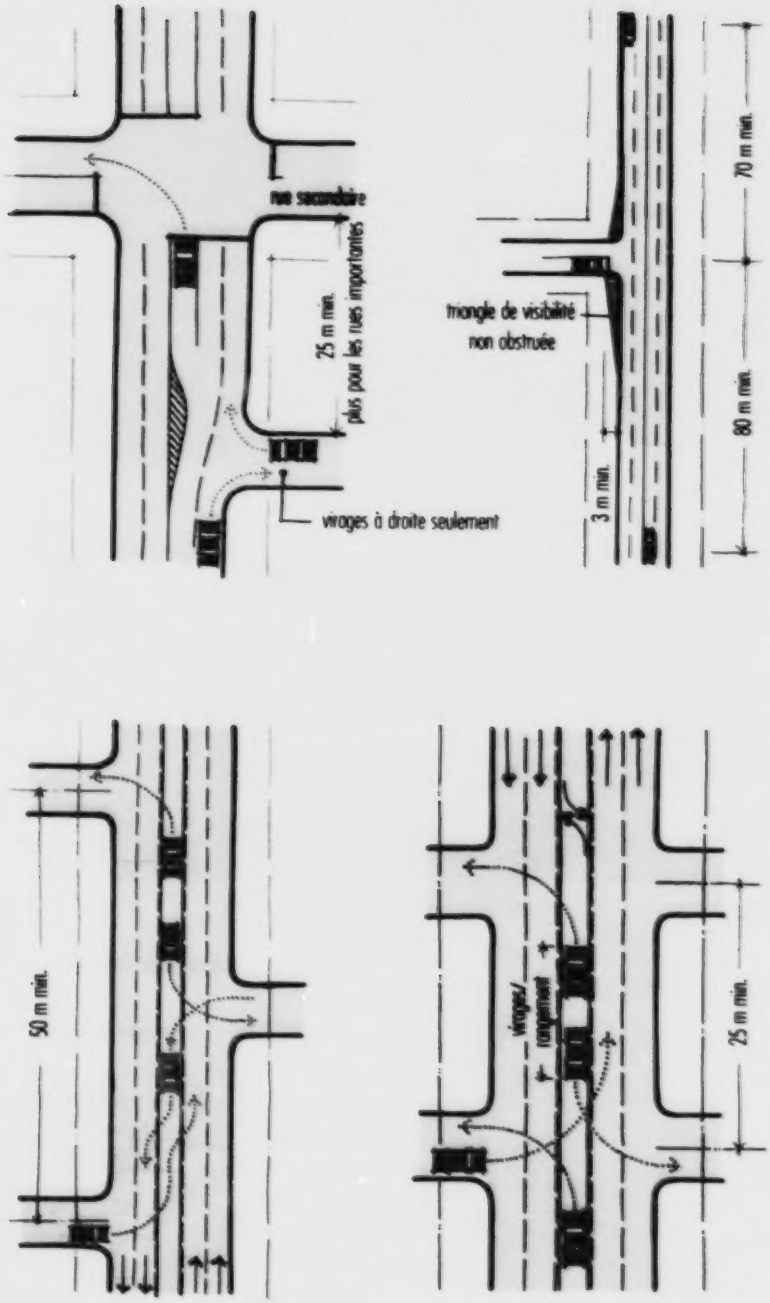


REGROUPEMENT DES ALLÉES

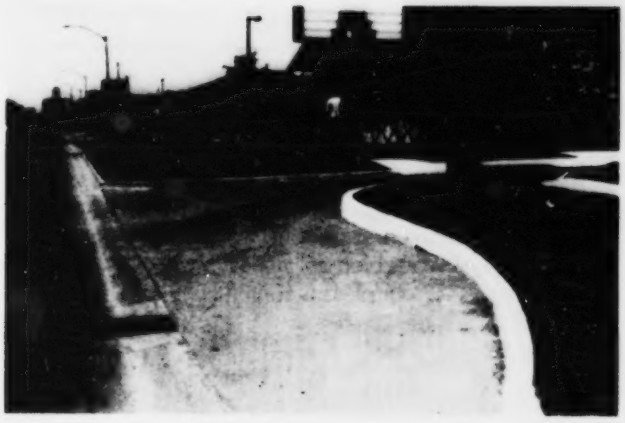


- Les distances sécuritaires minimales entre les carrefours et les aires d'accès devraient être établies par la municipalité en consultation avec d'autres offices de la voirie.

- Les zones de circulation dense devraient comporter des voies tourne-à-gauche/droite pour les autos qui attendent d'entrer et des voies pour les autos qui font des virages de sortie à gauche et à droite. De telles zones, lorsqu'elles sont situées à des coins de rue devraient être soumises à des exigences de façades minimales et à d'autres restrictions pour assurer des entrées suffisamment espacées.



Voie de service reliant plusieurs établissements. Détroit, Michigan.



Allée bien délimitée. Ville de Windsor.

Camouflage d'aire de stationnement et aménagement paysager. Ville de Brampton.

Circulation piétonnière

problèmes

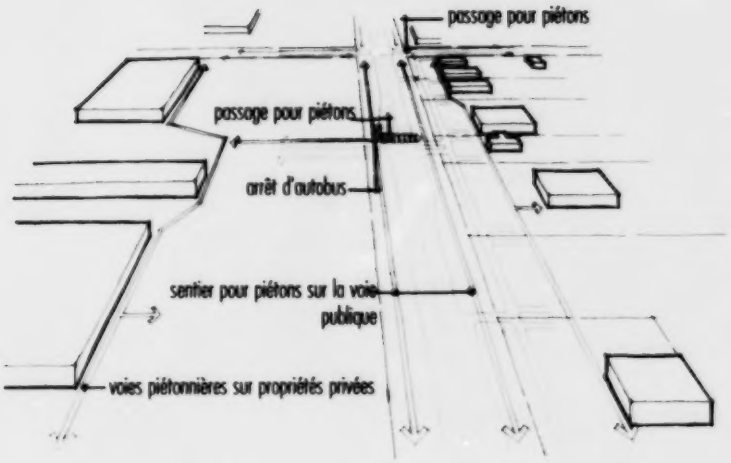
- ☐ Il y a peu de trottoirs et de sentiers pour piétons qui longent les SCR ou relient les quartiers avoisinants avec eux. De plus, les aménagements pour piétons comme les bancs et les abribus font généralement défaut.

- ☐ Les distances entre les bâtiments découragent la circulation piétonnière, particulièrement lorsque la température n'est pas démente. Les voies piétonnières ne sont généralement pas bien délimitées. Les passages pour piétons sont inexistants en dehors des carrefours.

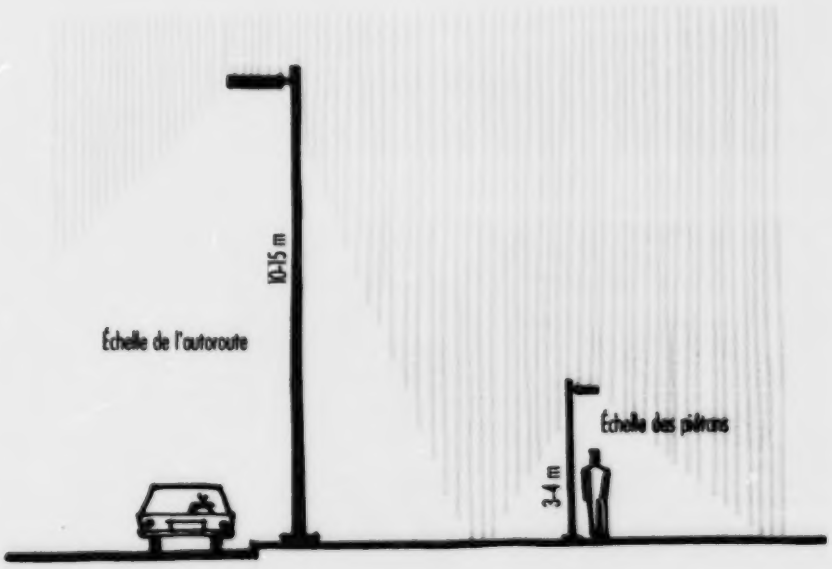
lignes directrices

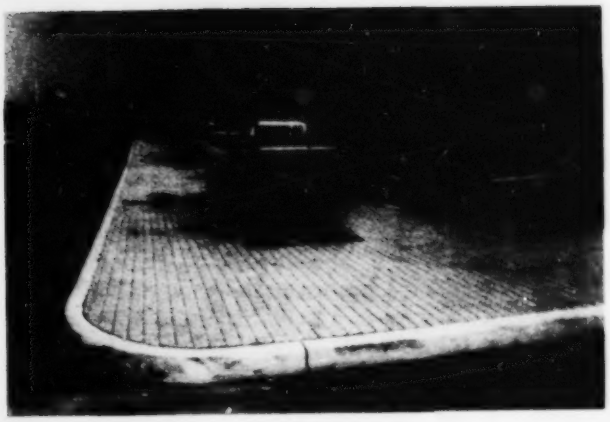
- Les piétons devraient être en mesure de circuler entre les établissements commerciaux situés le long du couloir commercial. On devrait prévoir un accès continu entre les propriétés et aménager des accès pour les utilisateurs en fauteuils roulants.

- Les passages pour piétons devraient être bien situés aux carrefours et en d'autres points appropriés. Ils devraient être sécuritaires, bien délimités et éclairés la nuit. On devrait installer des abribus.

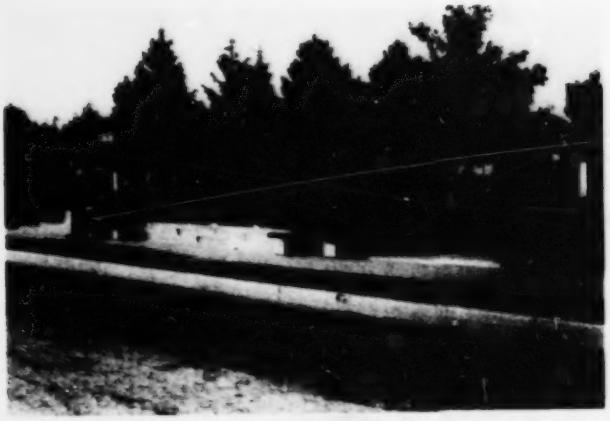


- Lorsque cela est possible, on devrait ajouter à l'éclairage en hauteur un éclairage à une échelle plus humaine. Les passages pour piétons et les aires d'accès pour véhicules sont des endroits appropriés pour ce type d'applications. L'éclairage pour piétons devrait être situé à 3-4 mètres au-dessus du sol.





Stationnement aménagé pour la circulation piétionnière. Detroit, Michigan.



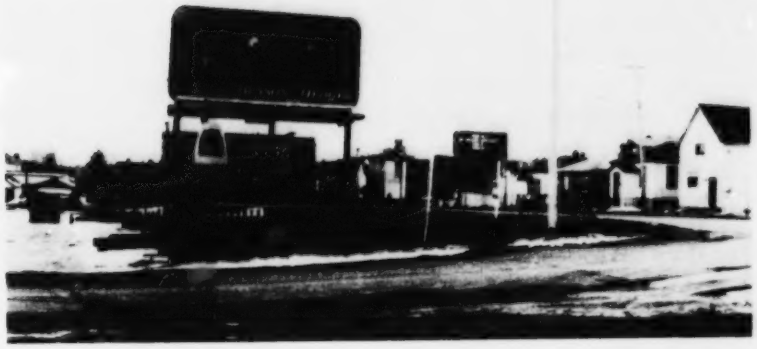
Arrêt d'autobus. Ville de Kanata.

Banc et planteuses. Ville de Scarborough.

Terrains vagues

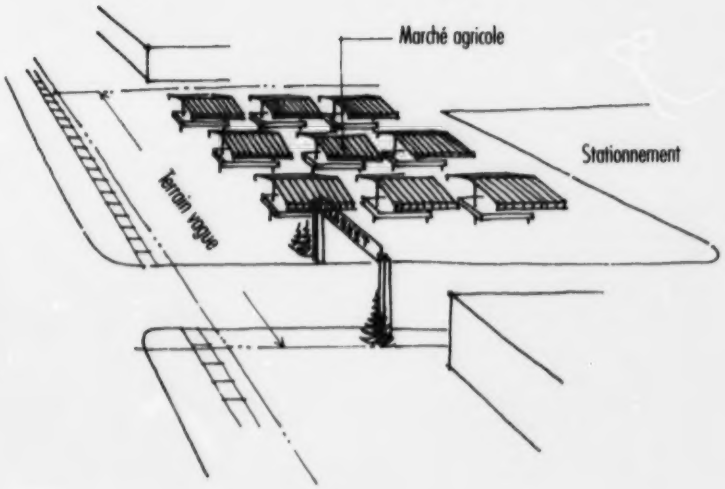
problèmes

- ☐ Les terrains vagues ou les terrains sous-utilisés nuisent en général à l'apparence des SCR. L'herbe n'est pas tondue, la mauvaise herbe n'est pas enrayée et on laisse les débris s'accumuler.
- ☐ Les terrains vagues, visibles depuis la chaussée, peuvent également être utilisés comme cimetières d'autos ou de dépotoirs pour les matériaux de construction mis au rebut.
- ☐ Les enseignes situées sur des terrains vagues rehaussent l'image d'encombrement et de laisser-aller de ces secteurs routiers.



lignes directrices

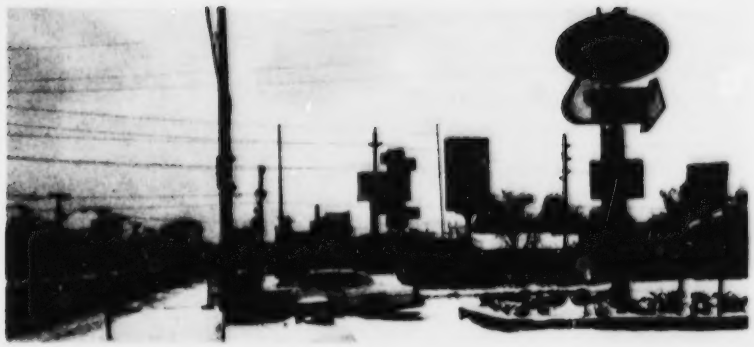
- ☐ Les municipalités devraient appliquer rigoureusement des normes d'entretien des propriétés pour s'assurer que les terrains vagues ne servent pas de dépotoirs, de cimetières d'autos, etc.
- ☐ Dans les cas où certains terrains ne seront probablement pas exploités avant longtemps, les municipalités devraient considérer l'aménagement paysager de la portion de ces terrains qui longe la voie publique. Les municipalités pourraient aussi promouvoir des activités qui, sur une base temporaire, rehausseraient leur apparence.



Enseignes

problèmes

- ☐ L'encombrement produit par les enseignes est l'une des pires caractéristiques des SCR. C'est là le résultat du manque de réglementation quant au nombre, aux dimensions, à la forme, aux couleurs et à la conception des enseignes érigées dans ces secteurs.



- ☐ Plusieurs enseignes sont difficiles à lire parce que chacune comporte de nombreux messages.

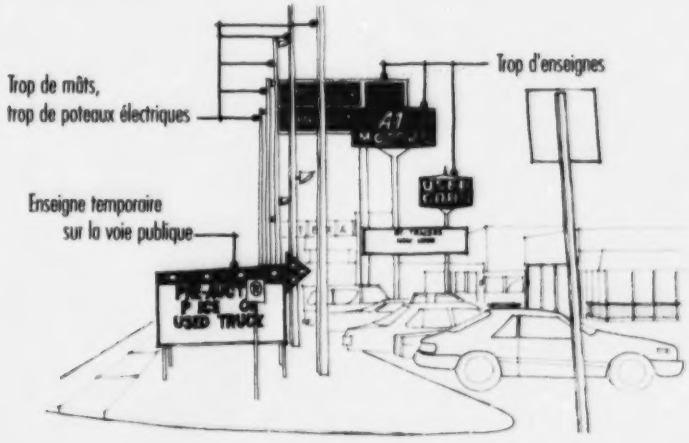
- ☐ Il se peut qu'il y ait une prolifération d'enseignes temporaires qui sont situées dans bien des cas sur la voie publique. Quelques-unes de ces enseignes tendent à devenir permanentes et à ajouter à l'encombrement et à l'aspect désordonné des SCR.

- ☐ Les panneaux qui souhaitent la bienvenue aux visiteurs peuvent souvent être absents des entrées des villes. Là où ils existent, il arrive qu'ils soient obstrués par des enseignes commerciales.

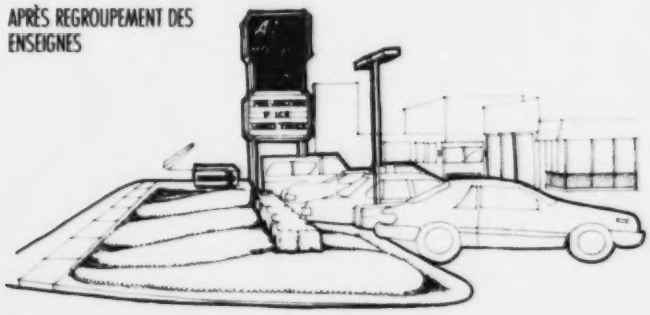
lignes directrices

- Les dimensions, la hauteur, le type et l'emplacement de toutes les enseignes commerciales devraient faire l'objet d'une réglementation détaillée et cohérente. Toutes les enseignes privées devraient être enlevées de la voie publique.
- Le nombre d'enseignes par propriété devrait se limiter à celles qui sont absolument nécessaires.

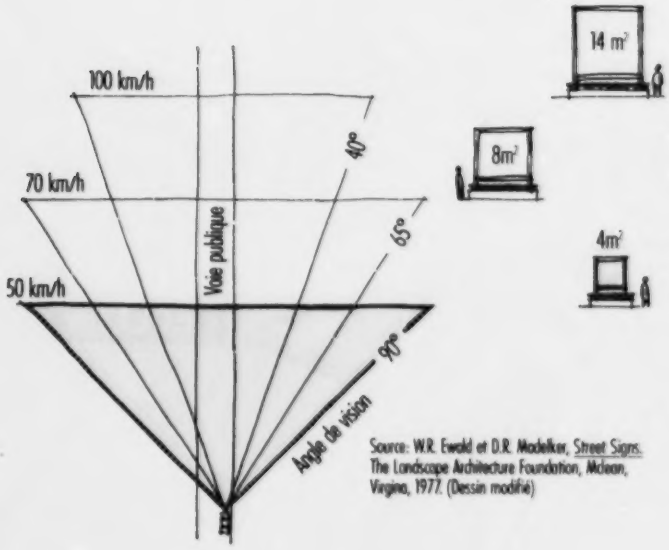
AVANT REGROUPEMENT DES ENSEIGNES



APRÈS REGROUPEMENT DES ENSEIGNES

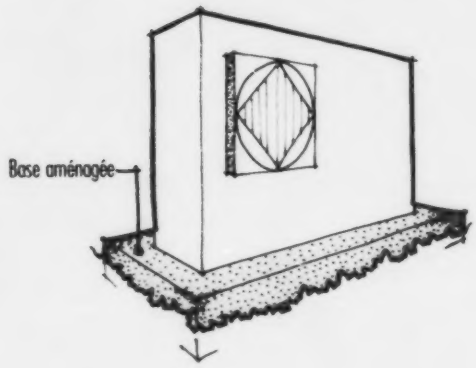


- Le nombre de messages apparaissant sur une seule enseigne devrait être limité au nombre de messages qui peuvent être lus à une vitesse de conduite normale sans porter atteinte à la sécurité. Les dimensions et le lettrage des enseignes devraient être déterminés en fonction de la vitesse permise dans la zone et ne devraient pas dépasser la taille nécessaire à leur visibilité.
- Lorsque cela est possible, les enseignes devraient être regroupées.

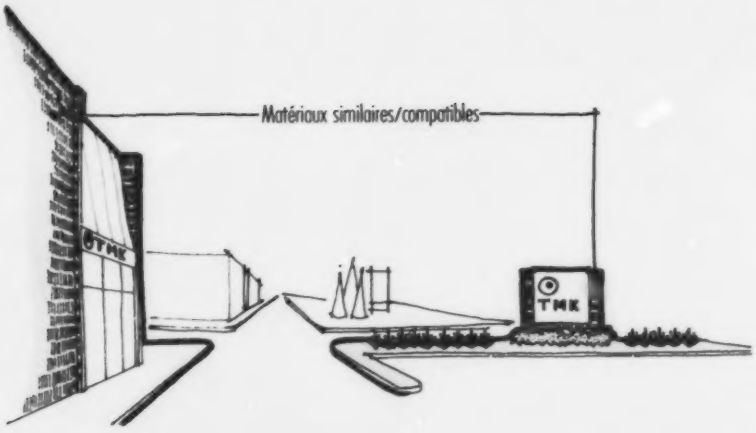


Source: W.R. Ewald et D.R. Modelkar, Street Signs. The Landscape Architecture Foundation, Mclean, Virginia, 1977. (Dessin modifié)

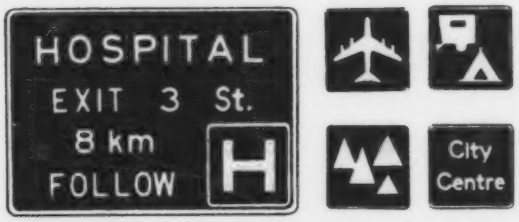
- Les enseignes sur pied devraient être installées sur une base aménagée ou sur une base décorative. Les enseignes amovibles ne devraient être permises qu'en des circonstances très spéciales et devraient être soumises aux mêmes critères que ceux qui s'appliquent aux enseignes permanentes.



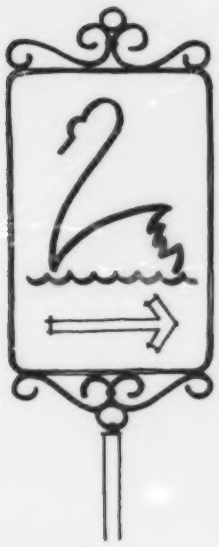
- Les enseignes devraient s'adapter à la conception architecturale et aux matériaux utilisés dans la construction des bâtiments. Les enseignes et les autres accessoires extérieurs devraient s'intéger au plan d'aménagement.



- La signalisation publique devrait être uniformisée afin qu'elle ne soit pas confondue avec la signalisation commerciale. Il est possible de se servir de symboles graphiques internationaux pour la signalisation destinée à guider les automobilistes vers les stationnements, les restaurants, les lieux d'hébergement et les stations-service.



- Les destinatons touristiques comme les centre-villes, les quais, les centres de renseignements et les autres attractions devraient être identifiées par des enseignes comportant le sigle de la municipalité ou de la ZAC. Ce genre d'enseigne constitue un excellent moyen d'améliorer le caractère d'un secteur grâce à l'utilisation d'un sigle distinctif.

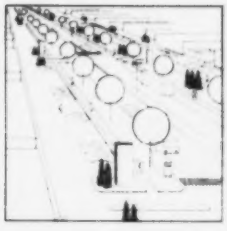


- Les panneaux souhaitant la beinvenue devraient être placés aux entrées des localités pour créer une impression de "portail." Ces panneaux ne devraient pas avoir à rivaliser avec les enseignes commerciales pour attirer l'attention des automobilistes. Les emplacements où sont situées ces panneaux devraient être aménagés et bien entretenus.

Bonne enseigne sur pied.
Détroit, Michigan.

La grandeur des enseignes et les dimensions du lettrage sont appropriées aux conditions de l'SCR.
Ville de Mississauga.

Une enseigne simple communique bien.
Ville d'Ottawa.



Planification des SCR

Les secteurs commerciaux routiers (SCR) sont l'une des parties les plus familières de nos localités et elles reflètent peut-être plus que n'importe quel autre secteur, son individualité et son esprit d'entreprise. Il est probable que l'amélioration des SCR s'étale sur une période prolongée.

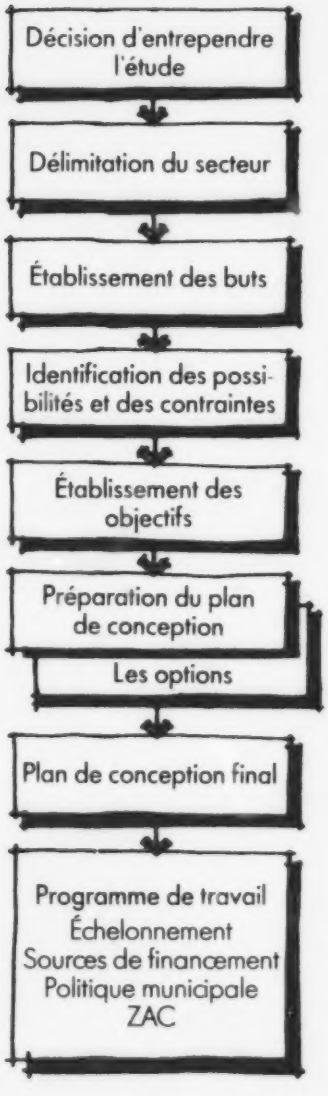
À court terme, les occasions d'amélioration se présenteront lorsque l'on construira de nouveaux ensembles : on peut alors y appliquer directement les nouvelles normes et lignes directrices municipales.

Par contre, le défi à relever sera plus grand lorsqu'il s'agira de réaliser des projets dans les sections d'un SCR où des ensembles existent déjà. Là, la grande majorité des améliorations se réaliseront grâce à la participation volontaire. Pour faire face aux problèmes qui risquent de se présenter, les municipalités doivent mettre au point une stratégie globale basée sur la consultation, la persuasion et la création d'exemples. Par exemple, le fait de créer des espaces verts et d'aménager une portion qui longe la voie publique peut susciter des améliorations sur des terrains privés contigus.

En plus d'un grand nombre de propriétés privées, il y aura un bon nombre d'organismes locaux, régionaux, et provinciaux directement intéressés par les développements du SCR (par exemple, La Chambre de commerce, Ontario Hydro, le ministère des Transports). Il faudra les consulter avant de procéder à des améliorations et ils devraient avoir leur mot à dire sur les changements recommandés.

Finalement, la municipalité voudra que ses actions soient guidées par une vision concise sur l'aspect final du projet entier, en général, sous forme d'un plan de conception et un programme de travail pour le SCR. Le plan de conception devrait montrer l'emplacement et la nature des améliorations qui devraient être apportées au SCR. Le programme de travail devrait déterminer des actions, des dates, des coûts, des moyens de financement et des responsabilités afin de pouvoir passer à la mise en application de ces améliorations. Le chapitre suivant décrit les étapes à suivre pour mettre au point des plans de conception et des programmes de travail pour les SCR.

ÉTAPES D'UN PLAN



Stationnement camouflé.
Ville de Mississauga.

Nouveau développement respectant l'intégrité des arbres matures.
Ville de Stratford.

Intersection principale embellie par un aménage-ment architecturale.
Ville de Mississauga.

Décision d'entreprendre l'étude

Une municipalité peut décider d'améliorer ses secteurs commerciaux routiers pour un certain nombre de raisons :

- Réalisation que l'image du SCR a besoin d'être améliorée.
- Taux d'accidents élevé et embouteillages.
- Plaintes des résidents des alentours à propos du bruit, de la pollution, de la circulation, et du stationnement qui empiète sur leurs quartiers.
- Besoin d'avoir des lignes directrices concernant la conception pour un grand nombre de propositions de nouveaux projets.
- Coordination de la modernisation de l'infrastructure avec d'autres besoins d'amélioration identifiés.

Délimitation du secteur

Les dimensions et la condition des secteurs commerciaux routiers varient considérablement entre les localités. Quelques localités peuvent avoir plusieurs SCR, d'autres peuvent n'en avoir qu'un de dimensions importantes.

Lorsqu'on planifie les améliorations à apporter à un secteur commercial routier il est très pratique de se concentrer sur un couloir commercial à la fois. On devrait baser la sélection sur ce qu'on connaît présentement de ce secteur : ses problèmes, sa visibilité pour le tourisme, son importance au niveau des initiatives locales d'essor économique et de la stratégie de développement de la localité, si on en a préparé une.

Le secteur étudié devrait être assez vaste pour inclure les problèmes les plus urgents, les utilisations du sol similaires ou apparentées, les propriétaires fonciers et les secteurs d'activité importants, comme les centres commerciaux. Il se peut que les planificateurs désirent considérer les questions suivantes pour déterminer le secteur étudié :.

- Est-ce que ce secteur est trop vaste par rapport au budget disponible pour les améliorations ?
- Quelles sont les occasions uniques offertes par le secteur à l'étude ?
- Est-ce que ce secteur est approprié pour démontrer le type d'améliorations qui peuvent s'appliquer à d'autres secteurs commerciaux routiers dans la communauté ?
- Est-ce que ce SCR se trouve complètement à l'intérieur des limites de la municipalité ? Sinon, comment peut-on entreprendre un projet d'étude en coopération avec la municipalité voisine ?

Établissement des buts

Après avoir choisi le secteur étudié, les facteurs qui ont motivé cette décision devront être traduits en buts. Ces buts constitueront le noyau du plan de conception et du programme de travail subséquents, mais ils devront être révisés périodiquement. Ils devraient être de nature générale, prévoir une direction à long terme et refléter les besoins spécifiques de la localité comme :

- réduire les embouteillages le long du SCR
- minimiser les conflits entre automobiles et piétons
- prévoir un "portail" distinctif pour les touristes et autres visiteurs.

Les buts devraient être formulés avec la participation du public. La création d'une association avec le secteur privé peut s'amorcer à ce stade critique. Une façon de procéder serait de former un comité comprenant des fonctionnaires municipaux, des représentants du milieu politique local, d'autres organismes intéressés, des propriétaires et des directeurs d'entreprises, pour fixer les buts et les objectives de l'étude et du plan de conception.

Puisque les SCR s'étendent souvent sur plus d'une municipalité (par ex., des centres urbains jusqu'à des municipalités rurales) il est important que les représentants de toutes les municipalités concernées soient impliqués dans ce processus dès le début. Par exemple, les SCR débordent souvent les limites des centres urbains pour s'étendre aux municipalités rurales. Dans de tels cas, une entente sur l'adoption d'un programme d'amélioration réalisée entre toutes les parties est désirable. On peut arriver à cette entente par la formation d'un comité consultatif mixte sur la planification.

Les SCR de nombreuses municipalités sont situées en bordure d'autoroutes ou de routes de jonction qui relèvent du ministère des Transports. Il est important que cet organisme soit tenu au courant des projets de la municipalité pour s'assurer que les buts poursuivis par la municipalité soient compatibles avec la sécurité et la fonction de l'autoroute ou avec les améliorations qui pourraint être prévues.

Identification des possibilités et des contraintes

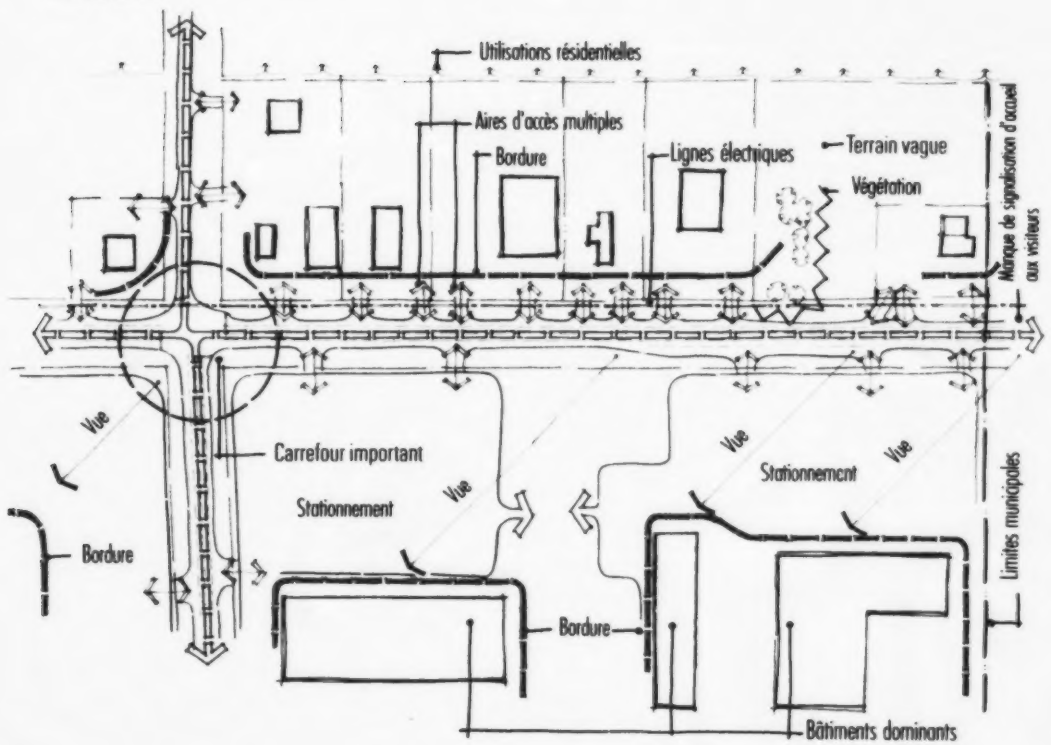
Bien qu'il y ait beaucoup de similarités entre les secteurs commerciaux routiers à travers la province, chacun est unique à sa façon. On peut y retrouver une concentration d'un certain type de commerces comme les concessionnaires automobiles. La topographie et le dimat peuvent présenter des problèmes locaux particuliers pour le déneigement ou la conception du site. À Sudbury, par exemple, les affleurements de rochers posent des problèmes pour l'emplacement des bâtiments et des aires de stationnement. Toutefois, les éléments naturels du paysage peuvent aussi offrir des caractéristiques visuelles intéressantes et uniques si elles sont bien intégrées à la structure de l'ensemble. Dans d'autres secteurs commerciaux routiers, des kiosques d'information touristique, des lieux historiques ou un centre commercial peuvent créer un centre d'intérêt.

Pour fournir de solides bases pour le plan de conception, les caractéristiques de chaque couloir commercial devraient être évaluées d'après les critères suivants :

- structure de l'utilisation du sol et des droits de propriété
- caractéristiques naturelles et uniques
- condition et emplacement de l'infrastructure
- activité d'aménagement
- schéma de circulation, lieux des accidents et conditions de la route
- terrains vagues
- groupes d'utilisateurs actuels et futurs
- conditions économiques comme l'ampleur du marché régional, le chiffre d'affaires, etc.
- utilisations du sol adjacent et routes reliées au couloir
- état des bâtiments
- conditions visuelles : nombre d'enseignes amovibles et autres enseignes, matériaux de construction, aménagement paysager existant, état des routes, trottoirs et bordures de trottoir, etc.
- plan officiel existant et dispositions sur le zonage.

Cet inventaire des caractéristiques fournira une base pour évaluer les possibilités d'un SCR. La participation des propriétaires fonciers, des utilisateurs et d'autres organismes (Ontario Hydro, par ex.) peut être utile à ce stade. L'évaluation des conditions du couloir routier peut aussi nécessiter des études spéciales dans certains domaines comme la circulation, l'ingénierie et les habitudes d'achat des consommateurs.

ANALYSE DE SITE



Établissement des objectifs

Après avoir identifié les possibilités et les problèmes du secteur, on devrait établir des objectifs spécifiques. Les buts sont les mesures que l'on peut prendre pour atteindre les objectifs globaux du projet. Bien sûr, ils varient selon la situation locale. On devrait distinguer ceux qui peuvent être réalisés par la municipalité de ceux qui nécessitent la collaboration des secteurs privés et publics ou des mesures du secteur privé seulement. Par exemple :

- que la municipalité réalise des améliorations de l'aménagement et de l'éclairage sur la voie publique comme projet de démonstration.
- que les nouveaux développements comportent des allées mitoyennes.
- que la municipalité et les propriétaires fonciers travaillent ensemble pour mettre au point un thème pour le SCR.

Préparation du plan de conception

Tout programme pour l'amélioration d'un SCR implique un certain nombre de travaux individuels exigeant un plan qui illustre les changements spécifiques proposés, le lieu où ils seront réalisés, ainsi qu'un échéancier pour leur réalisation (échelonnement). Les plans de conception sont la première étape de la préparation du plan final et il n'est pas nécessaire qu'ils soient très détaillés. Leur but n'est pas de définir des solutions détaillées mais de présenter les possibilités et de susciter des discussions parmi les parties impliquées. Ils doivent indiquer les types d'améliorations proposées et comment elles sont susceptibles de concrétiser les objectifs établis précédemment.

Puisqu'il y a un éventail d'améliorations possibles, plusieurs plans de conception devraient être préparés et améliorés en fonction de l'aptitude de chacun à réaliser les buts établis pour ce secteur. Ceux-ci peuvent être accompagnés d'une analyse coût/bénéfice rapide pour chaque solution et d'une indication sur les sources de financement possibles.

Ces plans devraient tirer parti de l'unicité et du caractère spécial de la localité. Ils doivent aussi présenter des solutions appropriées à la localité, bien que quelques méthodes de traitement des problèmes fonctionnels communs puissent provenir d'autres localités.

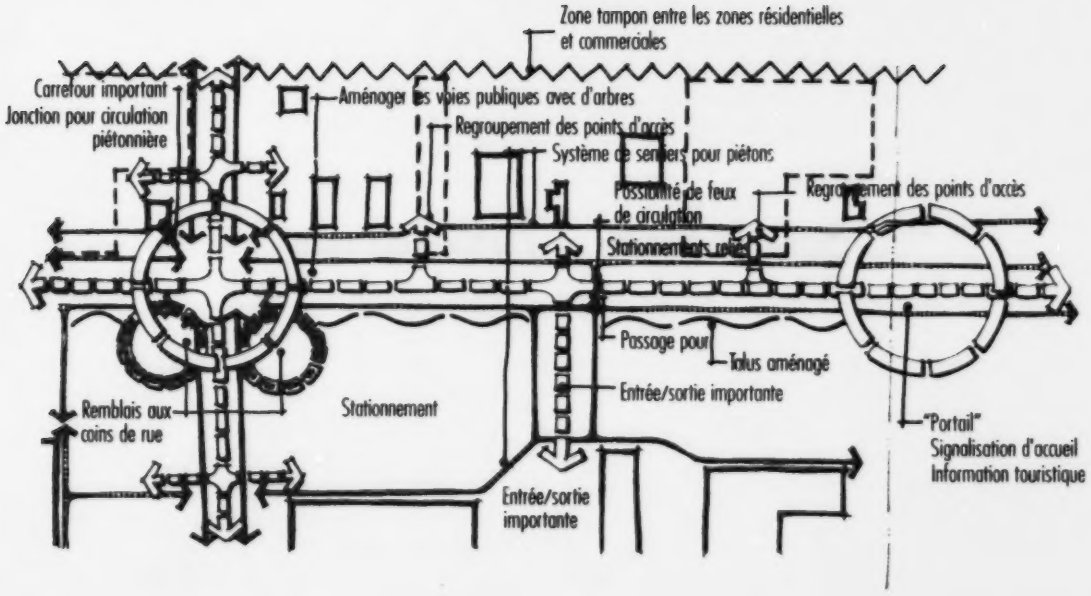
Plan de conception final

Le plan de conception final sera un perfectionnement de l'un des plans ou une combinaison d'éléments provenant de divers plans de conception.

Lors du processus de sélection finale les critères suivants devront être considérés :

- **Pertinence** : Est-ce que le plan est conforme aux buts et aux objectifs établis au début du projet? Comment réussira-t-il à résoudre les problèmes du SCR? Les buts sont-ils toujours appropriés? Est-ce que la plan répond aux attentes des agences intéressées, des entreprises privées et du public? De quelle façon le plan final se rapporte-t-il aux politiques d'améliorations de la localité, si elles existent?
- **Coûts** : Combien coûtera le projet et comment sera-t-il financé? Quand les fonds seront-ils disponibles?
- **Faisabilité** : Peut-on réaliser les améliorations dans les délais prévus? Y a-t-il des obstacles à cette entreprise?

PLAN DE CONCEPTION



Programme de travail

Les améliorations apportées aux SCR peuvent s'échelonner sur un certain nombre d'années. Il est essentiel qu'un programme de travail comprenne un échéancier pour tous les changements de politique, l'échelonnement, les coûts, les affectations de personnel, et les rôles d'autres organismes travaillant au projet.

Échelonnement

L'échelonnement des améliorations devrait tenir compte :

- des améliorations qui auront le plus grand effet immédiat
- de l'interdépendance des améliorations
- d'autres travaux déjà prévus par la municipalité ou d'autres agences
- des priorités budgétaires

On ne devrait pas oublier que le premier projet à être entrepris va donner le ton aux améliorations ultérieures et à la façon dont la municipalité envisagera les dépenses supplémentaires. Par conséquent, la détermination de l'ordre de priorité des projets est critique. En outre, si les améliorations ne suivent pas un ordre logique, cela risque d'entraîner un manque d'efficacité. Par exemple, l'enfouissement des fils aériens devrait coïncider avec la réfection des routes importantes.

Sources de financement

L'identification de toutes les sources de financement possibles est un aspect important de la planification des améliorations. Plusieurs organismes gouvernementaux ont des programmes qui peuvent s'appliquer aux améliorations des SCR, comme par exemple :

- Le ministère des Affaires municipales
- Le ministère des Transports
- Le ministère du Tourisme et des Loisirs

Les programmes administrés par ces organismes peuvent couvrir non seulement certains des coûts de construction mais aussi les coûts des études menant à ces améliorations.
Pour obtenir des renseignements à jour, on devrait communiquer directement avec ces organismes.

Enseign sur un talus aménagé.
Ville de Mississauga.

Politique municipale

Le plan officiel fournira une direction à prendre pour les nouveaux projets privés et servira de guide pour les améliorations matérielles entreprises par la municipalité. Les municipalités devraient donc décider si les buts proposés dans leurs politiques de planification actuelles reflètent la direction prise dans le plan de conception final du SCR et, au besoin, amender ces politiques, par le processus habituel de planification locale prévu par la Loi sur l'aménagement du territoire.

Les municipalités disposent de plusieurs outils pour venir en aide à la mise en oeuvre d'un programme d'amélioration de SCR. Quelques-uns de ces outils sont législatifs (par ex., politiques de planification officielles, zonage), d'autres sont laissés aux choix (par ex., formation d'une Zone d'amélioration commerciale, ZAC). Les besoins individuels des municipalités dicteront le choix de la combinaison d'outils à utiliser. La section suivante s'intéresse aux outils législatifs qui sont disponibles :

Politiques d'amélioration communautaire (article 28, Loi sur l'aménagement du territoire).

Ces politiques, lorsqu'elles sont incorporées dans le plan officiel, intègrent les activités d'amélioration communautaire au processus global de planification municipale. Dans le cadre de la Loi sur l'aménagement du territoire, le processus d'amélioration communautaire comporte les éléments suivants :

- Préparation et approbation des politiques d'aménagement officielles se rapportant à l'amélioration communautaire, ce qui indut la désignation des secteurs nécessitant une amélioration communautaire;
- Désignation des secteurs où l'on projette une amélioration communautaire.
- Préparation et approbation des plans d'amélioration communautaire en conformité avec le plan officiel.
- Mise en oeuvre par l'encouragement de réaménagements et de réhabilitations privées, promulgation et mise en application de règlements municipaux et dépense de fonds pour des travaux publics. En outre, les ZAC peuvent jouer un rôle important dans la mise en oeuvre des améliorations.

Le contenu des politiques d'amélioration communautaire varie d'une localité à l'autre, mais elles doivent déterminer les problèmes, les débouchés, et les solutions appropriées aux conditions spécifiques de la municipalité.

Les politiques d'amélioration communautaire sont habituellement un prérequis à l'obtention d'aide financière des autres paliers de gouvernement pour des projets d'amélioration matérielle comme des services de base nouveaux ou améliorés. Certaines municipalités ontariennes, comme Stratford, ont déjà désigné dans leur plan officiel l'un de leurs SCR comme zone d'amélioration communautaire.

Les plans d'amélioration communautaire sont le principal moyen de mise en œuvre des politiques d'amélioration communautaire. Ces plans contiennent des renseignements se rapportant à des projets spécifiques et ils devraient être assez flexibles pour permettre que des changements mineurs surviennent sans exiger d'amendement formel. En plus de contenir des renseignements de base sur les utilisations du sol existantes, les conditions de construction, les conditions sociales et économiques et les services et la participation du public, les plans d'amélioration communautaire devraient inclure les éléments suivants :

- Raisons justifiant le choix d'une zone d'amélioration communautaire (référence aux politiques d'amélioration communautaire).
- Limites du secteur (plan et description).
- Propriétés qui doivent être acquises par la municipalité (plan et description).
- Améliorations prévues aux routes, aux égouts, aux conduites d'eau et aux autres services et installations communautaires.
- Description des propriétés devant être réhabilitées par la municipalité (plan et description).
- Coûts approximatifs des améliorations.
- Moyens de financement, organisation, et administration.

Les conifères ajoutent de la couleur pendant l'hiver.
Municipalité de Pickering.

Règlements de restriction provisoire (article 37, Loi sur l'aménagement du territoire)

Selon les conditions locales, les municipalités peuvent choisir de restreindre l'aménagement d'un SCR jusqu'à ce que son plan de conception soit achevé et que les politiques soient mises en place.

Les règlements de restriction provisoire sont des mesures extraordinaires visant à fournir aux municipalités le pouvoir de réglementer ou de limiter l'aménagement de certains secteurs pendant que l'on mène des études d'utilisation du sol ou que l'on révise les politiques d'aménagement. On ne doit pas utiliser ces règlements pour l'étude de propriétés individuelles, ce qui irait à l'encontre du droit des propriétaires fonciers d'aménager leurs propriétés selon les usages permis par le règlement de zonage, ou provoquerait des retards.

Les règlements de restriction provisoire doivent être conformes au plan officiel en vigueur et devraient identifier le mode d'utilisation du terrain permis au cours de la période provisoire. Les règlements de restriction provisoire peuvent être en vigueur pendant un an et peuvent être appliqués après l'adoption par le conseil d'une résolution ou d'un règlement ordonnant qu'un certain secteur soit étudié. Toutefois, un règlement de restriction provisoire peut être amendé pour prolonger sa période d'application jusqu'à un maximum de deux ans suivant la date originale de son adoption. Après l'expiration d'un règlement de restriction provisoire, on ne peut adopter un règlement de restriction provisoire relativement aux terrains faisant partie du secteur étudié pendant une période de trois ans.

Un règlement de restriction provisoire peut être utile pour les municipalités aux prises avec des pressions d'aménagement dans un SCR pour lequel il n'existe pas de politique et de plan d'aménagement établis. Les règlements de restriction provisoire peuvent ne pas être nécessaires ou applicables dans les municipalités où les activités d'aménagement des SCR sont faibles ou nulles.

Règlements de zonage (article 34, Loi sur l'aménagement du territoire)

En plus de stipuler les utilisations permises, les règlements de zonage contiennent des normes applicables légalement pour régir les dimensions des marges de recul, le nombre de parcs de stationnement, les dimensions de la surface aménagée de chaque site, l'espacement minimum entre les aires d'accès et la zone d'étalage de la marchandise. Les normes établies dans le règlement devraient être conformes au plan officiel et le plan final devrait avoir été préparé spécifiquement pour le SCR. Au début, les nouvelles normes devaient affecter plus directment les terrains vagues et les secteurs du couloir routier susceptibles d'être la cible d'un réaménagement ou d'une expansion immédiats. À long terme elles devraient aussi avoir pour effet de rehausser la qualité de l'aménagement existant.

Enseigne au sol sur base aménagée. Ville de Mississauga.

Règlements sur l'affichage (article 210, Loi sur les municipalités)

Les règlements sur l'affichage peuvent régir le nombre, le type, les dimensions, l'emplacement, la construction et l'entretien des enseignes dans les municipalités. En conséquence, ils peuvent être un puissant outil dans la mise en œuvre du plan d'amélioration. Ils peuvent aussi restreindre l'usage de types d'enseignes spécifiques (par exemple, les enseignes amovibles). Toutes les lignes directrices sur l'affichage peuvent être appliquées grâce à ce règlement, mais l'efficacité du règlement sur l'affichage dépendra beaucoup de l'effort fait par la municipalité pour le mettre en application. S'il n'existe pas de règlement sur l'affichage, on devrait en préparer un qui, à l'instar du règlement de zonage, devrait refléter les objectifs du plan de conception final du secteur commercial routier.

Plan de réglementation des sites (article 40, Loi sur l'aménagement du territoire).

Les municipalités peuvent incorporer des dispositions de réglementation des sites à leur plan officiel pour évaluer les propositions de nouveaux aménagements. À cet effet, le plan officiel doit montrer ou décrire les secteurs proposés comme secteurs régis par des plans de site. À l'intérieur de ces secteurs, cependant, les installations en rénovation et les développements de faibles dimensions peuvent être exemptés. En outre, les nouveaux aménagements trop petits peuvent être exclus du secteur de réglementation des plans de site.

Comme condition à l'approbation des plans ou des dessins pour les nouveaux projets soumis à la réglementation des plans de site, une minicipalité peut exiger que le propriétaire foncier lui fournisse à sa satisfaction et gratuitement, tous les éléments suivants ou certains d'entre eux:

- Moyens d'accès au terrain, entrée et sortie : rampes d'accès, bordures de trottoirs, panneaux de signalisation routière, etc.
- Aires de chargement et de stationnement hors de la voie publique, couvertes ou non, voies d'accès, y compris allées pour les véhicules d'urgence.
- Passages pour piétons et rampes, et tous les autres moyens d'accès piétonniers.
- Éclairage des lieux.
- Murs, clôtures, haies, arbres, arbustes, et autres installations pour l'aménagement des terrains ou la protection des terrains adjacents.
- Voûtes, installations d'entreposage central et enclaves pour l'accumulation des ordures et autres détritus.
- Nivelage ou modification de l'élévation ou du contour du terrain et dispositions concernant l'écoulement de l'eau en cas de tempête, l'écoulement de l'eau de surface et l'enlèvement des eaux usées pour le terrain et les bâtiments.
- Élargissement des routes adjacentes au terrain.

On peut aussi exiger du propriétaire foncier qu'il adhère à un accord sur le plan de site de concert avec la municipalité pour assurer la mise en place et l'entretien de toutes les installations requises énumérées ci-dessus.

La réglementation du plan de site offre les meilleurs moyens d'atteindre les buts exposés dans le plan de conception final. La réglementation du plan de site prévoit également, des occasions de négociation entre promoteur de construction et municipalité. Ces négociations devraient être entreprises d'une façon globale menant à une entente unique entre promoteurs et municipalité par opposition à des accords individuels avec chaque département. Dans l'application de la réglementation du plan de site il est très important pour la municipalité de savoir très clairement ce qu'on doit viser dans le SCR en termes d'améliorations fonctionnelles et esthétiques et d'être capable de communiquer leurs exigences aux promoteurs possibles avant qu'ils ne présentent des soumissions spécifiques.

La préparation par la municipalité de lignes directrices concernant la conception des SCR pourrait faciliter grandement ce processus.

Les aires d'étalages extérieurs peuvent être agréables si on les aménage correctement. Ville de Mississauga.

Gratification de zonage (Article 36, Loi sur l'aménagement du territoire)

Les dispositions sur la gratification de la Loi sur l'aménagement du territoire donnent aux municipalités une structure législative qui offre des primes d'encouragement aux promoteurs en termes de hauteur et de densité accrues en

retour de certaines améliorations qui ne seraient pas prévues autrement dans le cadre du règlement de zonage.
Avant de voter des règlements de gratification, une municipalité doit indure les politiques appropriées dans le plan officiel. Ces politiques doivent être expliquées en détail de sorte que tous sachent exactement comment ces règlements de gratification seront considérés et soient au courant de l'obligation de justifier l'octroi accordé en termes de bénéfice pour la communauté.
Pour ceux qui considèrent l'utilisation de cet outil pour les secteurs commerciaux routiers, il faudra communiquer avec le Bureau des politiques de planification locale ou avec votre Direction locale des services consultatifs sur la planification communautaire du ministère des Affaires municipales.

Règlements sur les utilisations temporaires (article 38, Loi sur l'aménagement du territoire)

Ce règlement permet l'occupation de terrains et de bâtiments pour des utilisations temporaires, qui ne seraient pas permises autrement selon le règlement de zonage, pour une période n'excédant pas trois ans. Cependant, le conseil peut adopter un autre règlement pour étendre l'utilisation temporaire pour des périodes additionnelles n'excédant pas trois ans chacune.
Les foires agricoles et les marchés aux puces sont des exemples d'utilisations temporaires. De telles utilisations peuvent jouer un rôle important dans l'amélioration de l'aspect des terrains vagues ou sous-utilisés jusqu'à ce qu'une utilisation permanente soit établie.
Ce règlement n'est pas destiné à être utilisé d'une manière qui empêcherait l'utilisation du terrain pour quelque usage. Il prévoit plutôt des moyens pour diviser en parcelles des terrains pour une utilisation adéquate à court terme. Les utilisations temporaires permises par le réglement doivent être conformes au plan officiel. Le plan officiel devrait établir des politiques prévoyant un éventail d'usages qui peuvent être considérés sur une base temporaire nonobstant toute autre politique du plan officiel.

Enseigne sur pied de dimension raisonnable. Ville de Mississauga.

Règlements sur l'entretien des propriétés (Article 31, Loi sur l'aménagement du territoire)

Les règlements sur l'entretien des propriétés prescrivent des normes minimales pour l'entretien et l'occupation de bâtiments et de propriétés.
Les municipalités ont toute discrétion concernant le contenu de tels règlements. Cependant, ils contiennent généralement deux articles. L'un deux énumère les définitions concernant les propriétés et les bâtiments, ceci dans un but de clarification. L'autre article définit les normes structurelles pour les bâtiments et les niveaux de normes acceptables pour les propriétés extérieures. Cet article contient également des pénalités encourues pour inobservation.
Les principaux avantages de ces règlements, pour les municipalités, sont au nombre de trois:

- Ils aideront à atteindre les objectifs d'amélioration communautaire tels que décrits dans le plan officiel.
- Ils raffermiront et élargiront l'assiette fiscale de la municipale.
- Ils démontreront à la province un engagement local envers la revitalisation, ouvrant ainsi la porte à la participation de la communauté aux nombreux programmes d'aide gouvernementaux.

Dans le cas des SCR, les règlements sur l'entretien des propriétés pourraient être particulièrement efficaces dans l'amélioration de l'apparence des terrains vagues.

ZAC de Bloor West Village.
Ville de Toronto.

Zones d'amélioration commerciale (ZAC)

L'appui des commerces et des propriétaires fonciers locaux devrait être obtenu en impliquant ces derniers dans les processus décisionnel. Ceci pourrait mener à la formation d'une zone d'amélioration commerciale (ZAC). Le concept de zone de mise en valeur commerciale à été créé dans Bloor West Village à Toronto en 1969. Depuis lors plus de 200 ZMVC ont été établies en Ontario; quelques-unes n'ont que 22 membres, d'autres en ont 2000.

Une zone d'amélioration commerciale est une forme d'organisation légale conçue pour aider les groupes de commerçants locaux à revaloriser et à promouvoir leur quartier commercial. Une ZAC est essentiellement un mécanisme d'auto-assistance. On peut former une ZAC à la demande des commerçants locaux, lesquels demandent au conseil municipal de désigner un secteur géographique spécifique comme zone de mise en valeur commerciale.

Lorsque cette désignation est approuvée, la ZAC peut mettre au point et appliquer des programmes visant à améliorer et embellir la propriété publique à l'intérieur du secteur désigné. Une ZAC peut aussi s'occuper de la publicité, de la promotion et de campagnes publicitaires qui profitent à tout le secteur. Ces programmes sont financés par un impôt municipal qui est perçu auprès de tous les commerçants du secteur désigné.

La ZAC est gérée par un Conseil de gestion qui crée ces programmes, habituellement avec l'aide d'un certain nombre de comités spéciaux. Le Conseil de gestion établit un budget pour financer les programmes choisis et présente ce budget au conseil municipal pour approbation.

La participation aux activités et à la gestion de la ZAC est volontaire mais tous les commerçants du secteur de la ZAC doivent contribuer à l'impôt municipal qui finance les programmes de la ZAC.

La ZAC peut aussi encourager l'amélioration des propriétés privées en offrant des conseils sur l'amélioration des façades ou des propriétés pour compléter ceux des zones publiques. Elle peut également proposer des normes graphiques communes pour l'affichage commercial, et ainsi de suite.

Aménagement d'un boulevard.
Ville de Scarborough.
(ZAC de Cliffside Village).

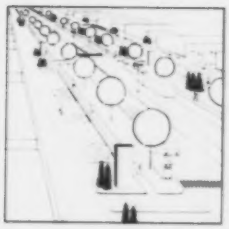
Une ZAC prospère peut :

- Attirer et retenir les clients dans le secteur
- Promouvoir efficacement le secteur
- Accroître la participation du conseil municipal et élargir la coopération entre les représentants municipaux et le milieu d'affaires
- Donner de la fierté à la communauté
- Encourager la coopération entre les commerçants et les professionnels du secteur
- Fournir un mécanisme pour entreprendre des projets à court et à long termes d'une façon planifiée et méthodique.

La municipalité peut influencer grandement le succès de la ZAC. Elle peut fournir l'aide d'employés municipaux ou aider à trouver des sources de financement pour les projets de la ZAC. Elle peut aussi, par des programmes de travaux publics, rehausser l'aspect matériel du couloir commercial (par ex., refaire la surface de la chaussée ou réaliser des améliorations d'aménagement paysager) et ainsi renforcer l'empressement des propriétaires de commerces à améliorer leurs propriétés.

En s'associant, la ZAC et la municipalité peuvent réussir à créer, dans le couloir commercial, un environnement dont toute la localité sera fière.

Pour de plus amples renseignements sur les ZAC, adressez-vous à la Direction de la rénovation communautaire du ministère des Affaires sociales (416-585-6013).



Bibliographie

IBI Group: *Enhancing the Impact of Highway Commercial Development for Visitors to Sault Ste. Marie.* Sault Ste. Marie, 1985.

M. M. Dillon: *Owen Sound Commercial Area Study.* Owen Sound, 1983

Ontario. Ministère des Affaires municipales: *Downtown Management. The State of the Art in Ontario.* Toronto, 1985.

Ontario. Ministère des Affaires municipales : *Planning and Design for Commercial Area Improvements.* Toronto, 1985.

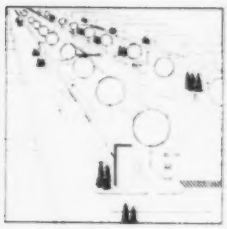
Ontario. Ministère des Affaires municipales: *Planning and Design Commercial Facade Improvements.* Toronto, 1987.

Ontario. Ministère des Affaires municipales: *Stratford and Area Gateway Study.* Toronto, (no date).

Richard Drdla Associates. *Urban Design Guidelines, Town of Vaughan* Vaughan, 1987.

Ville de Scarborough. *Urban Design Guidelines.* Scarborough, 1985.

William R. Ewald, et Daniel R Mandelker. *Street Graphics.* The landscape Architecture Foundation, McLean, Virgina 1977.



Remerciements

«Lignes directrices concernant la conception pour les secteurs commerciaux routiers» a été préparé par:

La direction de la recherche et des projets spéciaux

Directeur
Bill Mackay

Chef de service
Diana Jardine

Responsable de la planification du projet/Recherche
Jose Costa

Illustrations
Jose Costa, Mike Gobelian

Conception graphique
Mike Gobelian

Nous tenons à remercier les membres du comité consultatif technique:

Rob Dolan,
Direction de l'administration des plans
Ministère des Affaires municipales

John Ferguson,
Ontario Hydro

Curt Halen,
Bureau des politiques de planification locale
Ministère des Affaires municipales

Paul Harper,
Ville de Thunder Bay

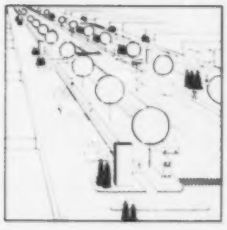
Gary McAllister,
Direction des services consultatifs
Ministère des Affaires municipales

Wayne McEachern,
Ministère des Transports

Tom Moy
Direction de la rénovation communautaire
Ministère des Affaires municipales

Karen Smith
Direction de l'administration des plans
Ministère des Affaires municipales

Publications les plus récentes disponibles auprès de la Direction de la recherche et des projets spéciaux



Les secteurs riveraine urbains
Mars 1988

Home Occupations
June 1987

Travail à Domicile
Juin 1987

Urban Waterfronts
April 1987

Introduction á l'aménagement et l'urbanisme
Décembre 1986

An Introduction to Community Planning
August 1985

Industrial Trends: Implications for Municipal Planning
December 1986

Older Industrial Areas: Planning for Revitalization
September 1986

Planned Retirement Communities
July 1986

Commercial Parking: A Planner's Handbook
April 1986

MAPS: A Map Index for Community Planning in Ontario
February 1986

Financial Impact Analysis
December 1985

Planning and Design for Commercial Facade Improvements
October 1985

Computers as a Planning Tool
August 1985

A Planner's Reference to Legislation, Provincial Policies and Guidelines
Updated June 1985

Planning and Design for Commercial Area Improvements
March 1985

La Direction de la recherche et
des projets spéciaux
Ministère des Affaires municipales
777, rue Bay
13e étage
Toronto (Ontario)
M5G 2E5

Téléphone : 585-6244

Données de catalogage avant publication (Canada)

Vedette principale au titre :
Secteurs commerciaux routiers
Publié aussi en anglais sous le titre :
Design Guidelines : Highway commercial areas.

ISBN 0-7729-3913-6

1. Secteurs commerciaux routiers
Ontario – Planification.

I. Ontario. Ministère des Affaires municipales.
Direction de la recherche et des projets spéciaux.
NA 6214. C3D4814
711 : 5522 C88-099644-7

En vente à la
Librairie du gouvernement de l'Ontario
880, rue Bay
Toronto (Ontario)
M7A 1N8

Also available in English

Prix : 5,00 $
Payable au
trésorier de l'Ontario

ISBN 0-7729-3913-6
© 1988 Imprimeur de la Reine pour l'Ontario